

gea

quadern de la terra

número 8 - 2008
preu 500 ptes - 5 euros

**Mobilitat sostenible:
per un transport eficaç**

Editorial

Transport públic i mobilitat sostenible

3

Document

El dret d'usar la bicicleta

4

InformeEl transport sostenible
per Sebastià Verd

6

Mobilitat sostenible

Aturat a la carretera

Entrevista a Josep Antoni Ferrer,
per Gina Garcías Sansaloni

10

“Volem pacificar el trànsit”

Entrevista a Salvador “Voro” Miralles,
per Constanza Forteza

15

Un Pla que aprofiti les
actuais infraestructuresEntrevista a Miquel Àngel Llauger,
per Antoni Oliver

20

Un transport intel·ligent per a
una mobilitat sostenibleEntrevista a Joana Maria Seguí,
per Magdalena Cortès

24

Autopistes del cel

Entrevista a Felipe Navío,
per Juanjo Sánchez

28

Notícies del món

33

Les Illes

35

Agenda

38



A més d'autopistes, Mallorca gaudeix d'una atapeïda xarxa de petites carreteres que van a totes bandes, una xarxa no sempre ben aprofitada que és el mirall d'una altra illa, d'aquella que quasi sembla oblidada. En bicicleta o amb cotxe, però sempre amb el respecte que es mereix aquest paisatge. Reivindicar les rutes alternatives, com aquesta del Pla, és també una manera de decidir-se per la sostenibilitat.

Transport públic i mobilitat sostenible

Les capitals illenques, Palma en el cas de Mallorca, la vila d'Eivissa, Maó i Ciutadella concentren més de la meitat de la població dels seus respectius territoris insulars, però la presència d'una perifèria turística i la utilització de la part forana, les viles o les antigues parròquies com a llocs de residència permanent fan que haguem de parlar d'àrees metropolitanes, on cada dia es produeixen més d'un milió i mig de desplaçaments en vehicle mecànic. Tot plegat comporta un notable increment de la mobilitat de la població que topa amb la insuficiència de transport públic i amb l'elecció que ja fa molts anys prengueren les institucions públiques a favor de les grans inversions en autopistes i carreteres. Aquest fet ha provocat un ús creixent del cotxe privat en els desplaçaments ordinaris de la població i de retruc una disminució de la qualitat de vida a les ciutats: renou, accidents, congestió, ocupació desproporcionada de l'espai públic i contaminació de l'atmosfera. Aquest és el retrat de la nostra situació o, si més no, les conseqüències més immediates d'un ús abusiu de l'automòbil.

En el decurs de les darreres dècades s'han fet grans obres públiques, com és el cas, a Mallorca, de l'autopista d'Inca o de la via de cintura, però aquestes infraestructures han estat incapaces de solucionar un problema que en comptes de minvar cada pic s'ha fet més gran. El transport públic és pràcticament inexistent per desplaçar-se fora de la ciutat i per contra no sols s'incrementa el transport en vehicle privat, sinó que la flota de lloguer creix a marxes forçades. Les Illes Balears són la comunitat amb el parc automobilístic més dens de tot l'Estat i, sens dubte, també és un dels més alts del món. És per això que es fa costa amunt planificar el transport sense donar sortida a les necessitats, i als desitjos, de la gent d'una manera que satisfaci totes les opinions. Però una mobilitat basada només en el cotxe és una mobilitat insostenible. Per això, en una època de globalització, no només econòmica, sinó també de consciència mediambiental, s'imposa l'anàlisi dels problemes a nivell planetari i, en aquest sentit, cal tenir en compte que cada viatge en cotxe consumeix quatre vegades més energia que el mateix desplaçament fet en transport públic. En

aquest context, l'ús abusiu de l'automòbil suposa un malbaratament energètic insostenible, així com una poderosa contribució a l'escalfament de la Terra.

Cal avançar, per tant, cap a una mobilitat sostenible, que és un dels objectius marcats en el Pla territorial de transports que promou l'executiu balear. Com hem vist, hi ha raons de tipus mediambiental, tant pel que fa a l'esfera insular com a la planetària. Però també n'hi ha d'altres. Així, des d'un punt de vista de pura equitat social, res no justifica la prioritat donada a l'automòbil. Cert és que la major part dels viatges interiors es fan en vehicle privat, però no és menys cert que a les Illes Balears el 45% de la població no té carnet de conduir, així com que una quarta part de les famílies no disposen de cap cotxe i que un altre 42% només en té un. És a dir, només una de cada tres persones té la possibilitat d'accedir diàriament a l'ús d'un cotxe. En conseqüència és obligació dels poders públics garantir que el cent per cent de la població i no només una part pugui resoldre còmodament les seves necessitats de desplaçament.

Però també cal que els poders públics facin un important esforç per conscienciar la població, perquè faci un ús més racional del cotxe per motius mediambientals. La via pública de les nostres ciutats i viles ha de recuperar el seu paper tradicional: ser un espai de convivència i de relació entre la ciutadania, de la mateixa manera que s'ha de potenciar el transport públic per carretera o el tren. El transport públic o col·lectiu representa una alternativa eficient, tant des del punt de vista social, com econòmic i ecològic per desplaçar-se d'una localitat a l'altra. Però també existeixen moltes altres maneres de desplaçar-se a l'interior dels mateixos municipis, com poden ser la bicicleta, anar a peu o, en qualsevol cas, la utilització de vehicles elèctrics o híbrids menys contaminants.

Una política que afavoreix una mobilitat sostenible és aquella que precisament recull un ampli ventall d'opcions. La sostenibilitat és, en definitiva, fer ús dels mitjans que són a l'abast de les persones per millorar la qualitat de vida. No és cap utopia, sinó la voluntat de fer millor les coses de com s'han fet fins ara.

gea
quadern de la terra

núm. 8 - novembre, 2001

Edita: Obra Social i Cultural de "SA NOSTRA" Caixa de Balears

"SA
NOSTRA"
Obra Social
i Cultural

C. Ter, 16. 07009 Palma.
Tel. 971 17 19 25 - Fax 971 17 17 95
E mail: aramis@sanostra.es

Consell Assessor:

Miquel Alenyà, Miquel Pasqual,
Andreu Ramis, Albert Catalan,
Miquel Rayó, Joan Mayol i
Bartomeu Tomàs.

Director:

Sebastià Verd
Secretària de redacció:
Magdalena Mulet

Redactors i col·laboradors:

Jordi Calleja, Constanza Forteza,
Gina Garcías, Maria Ferrer, Miquel
Massutí, Antoni Oliver, Jaume
Rosselló i Juanjo Sánchez.

Redacció:

Fundesba S.L.
F. de Borja Moll, 10 - entresòl
Tel. 971 71 16 61.
07003-Palma.

Disseny i realització:

Eparrutx, Tel. 971 42 09 66

Dipòsit Legal: PM-433-1998

Preu: 500 pta - 3 euros
Subscripció: 1.500 pta - 9 euros
(tres números per any)

TARJA DE SUBSCRIPCIÓ

Nom i llinatges

.....

Adreça

Ciutat C/P

Tel Fax

Dades bancàries:

"SA NOSTRA" Caixa de Balears, oficina

Compte corrent/llibreta d'estalvis núm.

Per a subscripcions emplenau aquesta tarja i adregeu-la a:
"SA NOSTRA" Caixa de Balears - Obra Social i Cultural,
c. Ter, 16, 07009 Palma, fax 971 17 17 95,
o bé per correu electrònic, a: aramis@sanostra.es

*Els tres primers números de GEA - Quadern de la Terra
seran de franc, a partir de la recepció d'aquesta subscripció.*

LA DECLARACIÓ D'AMSTERDAM

Nosaltres, els participants a la Conferència Mundial sobre la Bicicleta Vélo Mondial 2000, reunits a Amsterdam el juny de l'any 2000, proclamem que les persones (inclosos els nens) haurien de tenir el dret d'anar en bicicleta quan

El dret d'usar la bicicleta

vulguin. Declarem que l'ús de la bicicleta requereix una major acceptació i promoció per part de totes les organitzacions i de tots els governs arreu del món. Fem una crida perquè s'adoptin mesures en aquest sentit.

Avantatges

- l'ús de la bicicleta aporta molts d'avantatges, tant per a l'individu com per a la societat i el medi ambient;
- la bicicleta, com a mitjà de transport particular, ofereix un transport de porta a porta que és al mateix temps ràpid i eficaç;

Amsterdam i les bicicletes

L'any passat la capital holandesa acollí un congrés internacional sobre la bicicleta com a mitjà de transport que reuneix totes les característiques per simbolitzar la sostenibilitat. Des de Río s'ha parlat molt de sostenibilitat lligada a un altre concepte, la mobilitat, és a dir, la manera com es produeixen els desplaçaments de la gent d'un lloc a l'altre, tant sigui per raons laborals com d'oci. Una de les conseqüències és la Declaració d'Amsterdam que ve avalada no només pels científics i ecologistes que participaren a l'encontre, sinó també per les quatre-centes mil bicicletes que hi ha als seus carrers: bicicletes, tramvies i els vaixells que circulen pels canals configuren, sens dubte, un dels panorames de la mobilitat més atractius.

Aquest és el text d'una declaració que constitueix un al·legat contra l'abusiva utilització del transport motoritzat per les nostres ciutats i pobles.



- la bicicleta ofereix una disponibilitat immediata i el seu manteniment és relativament barat;
- el temps de desplaçament en bicicleta és previsible; al ciclista no li afecta la congestió del trànsit;
- la bicicleta ofereix intimitat, independència i llibertat; el ciclisme és una activitat emancipadora;
- al ser el ciclisme una forma d'exercici, millora la salut física i mental;
- en la canviament societat d'avui, la bicicleta ofereix una forma de transport flexible;
- el trànsit en bicicleta manté fluid el moviment de les ciutats i en preveu o redueix la congestió;
- l'ús de la bicicleta amplia el radi d'activitat de la gent, independentment del fet que sigui jove o d'edat avançada, rica o pobre, home o dona;
- l'ús de la bicicleta estalvia espai i és rendible dedicar-li infraestructura;
- desplaçar-se en bicicleta estalvia temps i promou el desenvolupament de l'economia local;
- un major ús de la bicicleta significa un accés millor a les oportunitats de feina, més creació de llocs de treball i un nivell major de salut pública.

L'ús de la bicicleta millora l'entorn on viu la gent i dinamitza les nostres ciutats:

- la bicicleta és silenciosa, neta i sostenible;
- l'ús de la bicicleta no amenaça ni la natura ni el paisatge;
- els ciclistes són una amenaça insignificant per als altres;
- l'ús de la bicicleta no suposa cap càrrega per a les reserves de combustibles fòssils.

Oportunitats i potencial

Les noves tecnologies arriben al món sencer. L'aldea global existeix, però és principalment virtual. La majoria de les activitats de la gent encara signifiquen sortir de casa.

La distància no sembla limitar els llocs on una persona pot viatjar. No obstant això, a tot el món, els viatges que fa la majoria de la gent són curts. La gran majoria de viatges es fan dins de la mateixa ciutat o municipi: entre un 60% i un 90% dels viatges són inferiors a 6 o 7 km. A moltes ciutats i pobles, anar a peu i en bicicleta són els mitjans de transport més usats. Això és així ara i preveiem que seguirà essent així durant molt de temps.

Hi ha molts casos on el pes que té la bicicleta com a part del transport local pot ser incrementat.

- Comparat amb el transport a peu, usar la bicicleta augmenta de forma considerable l'àrea que pot cobrir una persona, així com la seva capacitat de transportar càrregues. També permet guanyar temps per a altres activitats.
- Aproximadament la meitat de tots els viatges en cotxe són de menys de 7,5 km, mitja hora en bicicleta. El ciclisme és una alternativa realista per a un 50% d'aquests viatges curts en cotxe.

Dins de les grans ciutats i en les rutes interurbanes, la bicicleta pot augmentar el potencial del transport públic.

Ho fa:

- de cara a l'individu, en oferir un accés eficaç al transport públic;
- de cara als operadors del transport públic, que en reconèixer els ciclistes com a alimentadors, augmenten la zona de captació de les estacions i de les parades.

En les situacions on les places d'aparcament properes a l'origen o destí dels viatges siguin limitades, les bicicletes

ofereixen una alternativa de transport fàcil per arribar als aparcaments i per sortir-ne.

Condicions

Les circumstàncies poden variar substancialment d'un país a l'altre. No obstant això, si es vol remarcar el potencial de la bicicleta i si es vol assegurar que l'ús de la bicicleta sigui atractiu i segur, han de satisfer algunes condicions universals:

- una condició bàsica a molts països és una més gran disponibilitat de bicicletes fiables, segures i de preu assequible;
- fer que l'ús de la bicicleta sigui més atractiu requereix que es destini espai i s'adoptin mesures per acomodar tant les bicicletes aparcades com les bicicletes en moviment;
- és convenient treure les barreres al flux ininterromput de bicicletes; és necessari eliminar les amenaces plantejades pel trànsit de vehicles a motor;
- en les situacions que presenten un augment del trànsit motoritzat, és indispensable protegir els ciclistes.

També és important assegurar que la bicicleta té un lloc dins del sistema global de trànsit i transports:

- això fa necessari d'una major atenció per part dels urbanistes per assegurar que la majoria dels viatges puguin tenir lloc dins d'una àrea que es pugui recórrer en bicicleta. Per tant, és necessari evitar la baixa densitat i estimular un ús mixt del sòl en les zones urbanes.
- això exigeix uns plans de transport que considerin que la bicicleta té un valor i una funcionalitat igual a la dels altres mitjans de transport.
- això requereix que es dissenyi la infraestructura de tal manera que, sempre que sigui possible, s'evitin els conflictes entre els ciclistes i altres usuaris més ràpids de la via pública. Segons la situació, això implica la separació dels diferents tipus de trànsit i/o la regulació de la velocitat del trànsit motoritzat.
- l'educació de tots els usuaris de la via pública i l'aplicació de les lleis de trànsit són els elements finals d'una política de transport compatible amb l'ús de la bicicleta.
- Cal concedir una atenció especial a fer possible que els nens puguin desplaçar-se en bicicleta de manera independent.

Crida a l'acció

Nosaltres, els participants de Vélo Mondial 2000, fem una crida als representants i funcionaris dels governs a tots els nivells, a les indústries relacionades amb el món de la bicicleta i a les organitzacions nacionals i internacionals, perquè:

- reconeguin el dret de tots els sectors de la població, inclosos els nens, a desplaçar-se en bicicleta;
- reconeguin el potencial del trànsit en bicicleta a l'hora d'elaborar polítiques i projectes;
- compleixin les condicions perquè l'ús de la bicicleta esdevingui més atractiu;
- habilitin partides pressupostàries per al finançament de projectes que siguin compatibles amb l'ús de la bicicleta;
- abordin temes de ciclisme;
- estableixin aliances estratègiques amb les parts implicades que corresponguin.

Demaneu que els governs i les institucions redactin un Pla director de la bicicleta (PDB) abans de finals d'agost de

l'any 2003. Aquests PDB contindrien objectius a assolir l'any 2010. Aquestes fites hauran de ser ambicioses i realistes; hauran de ser mesurables i caldrà vigilar-ne el seu compliment. A més, els PDB, haurien de:

- definir les polítiques per augmentar l'ús de la bicicleta i tenir en compte les condicions assenyalades més amunt;
- estimular les autoritats locals i regionals i els altres organismes pertinents;
- definir els papers i les responsabilitats de les parts implicades;
- proporcionar un suport i un finançament per a les polítiques i els programes.

Els participants fem una crida a les organitzacions internacionals i als governs, perquè es creï una plataforma per establir, a escala internacional, un sistema de punts de referència (*benchmarking*) i un intercanvi de coneixements sobre el trànsit en bicicleta. També demanem que es declarin clarament els beneficis potencials del ciclisme quan es redactin tractats internacionals sobre la qualitat de vida, el medi ambient, la salut pública i l'eradicació de la pobresa, com els de Kioto o Hàbitat II.

Els delegats al Vélo Mondial i les organitzacions que representem farem pública aquesta crida a l'acció i promourem la seva posada en pràctica. Ens comprometem a contribuir amb els nostres coneixements, la nostra experiència i les nostres xarxes a ajudar a garantir la realització de les reivindicacions de la crida a l'acció.



Tramvies a Amsterdam.

Assegurem que les nostres experiències estiguin disponibles per formar part del contingut dels catàlegs sobre polítiques actuals relatives a la bicicleta i sobre la situació al carrer. En la mesura del possible, nosaltres i les organitzacions que representem vigilem fins a quin punt els plans i les bones intencions es converteixen en acció i, en última instància, en un major ús de la bicicleta. S'avaluaran els resultats provisionals en la propera Conferència Mundial sobre la Bicicleta.

La seva resposta a aquesta crida

Emplacem les organitzacions a les quals es dirigeix aquesta crida a informar-nos de la seva resposta. Per això, s'establirà una pàgina web especial. Es difondrà un anunci dins de quatre setmanes a la pàgina web de Vélo Mondial 2000 (www.velomondial.net). Acol·lirem de molt bon grat el seu informe.

Vélo Mondial 2000
Amsterdam, 22 de juny de 2000

Les Illes Balears pateixen la síndrome de la insostenibilitat. Diferents estudis han quantificat els impactes negatius de l'actual model de desenvolupament sobre el medi ambient i la convivència de les persones. Els darrers han estat els informes previs a la redacció del Pla director del transport que vol racionalitzar la mobilitat dels ciutadans. Les Illes Balears no només tenen el parc automobilístic més dens de tot l'Estat, sinó que han fet del vehicle privat gairebé l'únic mitjà de transport. Contra aquesta realitat lluiten la Conselleria d'Obres Públiques, la Direcció General de Mobilitat i, evidentment, els grups ecologistes.

El transport insostenible

Sebastià Verd

La qüestió és convèncer els ciutadans que la millor solució per a les carreteres de les Illes, o almenys per a la carretera de Manacor, passa pel projecte de desdoblament que ha avalat la Conselleria d'Obres Públiques. Un projecte sens dubte nou i també força atractiu, però que comporta dificultats polítiques que no s'amaguen a ningú. Si més no, el debat suscitat ha servit per comprovar que l'opinió pública està dividida. El Govern de les Illes Balears ho tindrà difí-



cil. D'entrada, la manca de finançament estatal, amb un Partit Popular que continua rebec a col·laborar amb el Pacte de Progrés, mantindrà activa la polèmica. De fet, el portaveu conservador es va apressar a qualificar el projecte de "perillós". No es podrà circular a gran velocitat i, endemés, la presència de nombroses rotondes i accessos fa que sigui una via difícilment homologable i molt allunyada del Pla de carreteres de l'anterior executiu. Però malgrat els dubtes, hom pot creure que és un projecte possible o que almenys respon a uns criteris de sostenibilitat que abans no s'havien tengut en compte: no ocupa més territori d'aquell estrictament necessari i, sobretot, és capaç d'absorbir fins el doble de l'actual nombre d'usuaris,

un marge –si respon a la realitat– que justifica plenament el risc polític d'assumir el projecte i, per tant, la forta inversió.

La pregunta és saber si aquest projecte s'ajusta a les exigències de trànsit del segle XXI. És un projecte de disseny, que respon a la proposta progressista de rectificar el model territorial de les Illes i, en aquest sentit, és un projecte clarament ideològic. Per al govern del Pacte de Progrés és una exigència que les noves infraestructures siguin sostenibles i no contribueixin a engeixar el desenvolupisme que amenaça de saturar no només les carreteres, sinó la costa i totes les poblacions. És, com a mínim, una proposta imaginativa que trenca amb la idea que l'actual model territorial no té remei i que, conseqüentment, l'única alternativa possible per solucionar el problema de trànsit són obres sobredimensionades, com seria una nova autopista. Tal volta per això, el projecte és un híbrid entre una via urbana i una carretera convencional, de manera que dona, o ho intenta, una resposta a un territori metropolità que comparteix usos urbans i rurals a parts iguals.

PENSANT EN EL FUTUR

Si consideram cadascuna de les Illes i, evidentment Mallorca, com a grans àrees metropolitanes que han d'estructurar els seus territoris respectant els espais rurals que resten entremig, sembla important confiar en les apostes de la Conselleria d'Obres Públiques, en un futur Pla de transport i en els nous plans territorials dels consells insulars, moratòries incloses. Els dubtes hi són, però és una proposta coherent amb el model de planificació que defensa el Pacte de Progrés. L'únic problema és el finançament. L'hauria de pagar l'Administració central, però el ministeri creu que s'ha produït un desviament important del conveni de carreteres que va signar amb l'anterior executiu autonòmic i que això justifica la congelació del compromís contret amb les Balears. Aquesta és la polèmica, però el problema de fons és acceptar que el model territorial de les Balears necessita un canvi de rumb, una qüestió que ja es va plantejar, encara que amb diferències prou importants, en els darrers executius del Partit Popular.

La realitat és que l'inici del segle XXI ha esdevingut per al conjunt de les Illes Balears un període de transició. Després de la reconversió d'una societat amb un important fonament rural en una societat de serveis, algú podria haver pensat que ja no hi calien alternatives i, no obstant això, la ràpida evolució del món postindustrial ens ha situat davant un nou repte al qual s'ha de donar una resposta satisfactòria: cal una economia que sigui sostenible a llarg termini i, per això, urgeix una planificació que tenguí cura de no superar la seva capacitat de càrrega. Fa ja deu anys, a Ríu, es plantejaren les bases per a un canvi d'hàbits. S'impulsaren nous criteris que afecten també les polítiques de transport, perquè siguin més sostenibles. Es començà a parlar de mobilitat com d'un nou concepte a considerar. En aquest sentit, la racionalització del transport és una de les propostes estrella del Pacte de Progrés, de manera que el sistema de transport i la seva solució esdevenen el mirall on es pot observar i analitzar la

societat. En aquest sentit l'executiu té al davant dues alternatives: una és confiar en un model solidari que doni preferència a la potenciació del transport col·lectiu i l'altra, per contra, aquella que suposa mantenir l'actual estructuració social que, en matèria de transport, idolatra l'automòbil.

MÉS COTXES QUE MAI

Enguany, un cop més, les Illes Balears són líders al rànquing de matriculació de vehicles de tot l'Estat. Des del mes de gener a juny s'havien incorporat al parc motoritzat 40.000 noves unitats. Anam pel camí de superar per tercer any consecutiu el 70.000 vehicles per any. Unes xifres que tot i que inclouen la flota d'automòbils de lloguer, o precisament per això, són absolutament insostenibles, ja que hem de tenir en compte que el 1994, quan començà l'actual període d'expansió econòmica, la matriculació total va ser de 42.000 i que aquesta s'havia incrementat a un ritme de quasi el 10% anual. Això ha fet que les carreteres de Mallorca s'hagin saturat. La via de cintura de Palma, per exemple, registrarà el 2000 una mitjana diària que 138.000 vehicles quan només un any abans la xifra era de 108.000. En general, totes les carreteres comptabilitzen xifres astronòmiques per la seva capacitat: la carretera de Manacor, 25.000; l'autopista d'Inca, 33.000; l'autopista de Ponent, 81.000; la carretera de Valldemossa, 25.000... etcètera. La Conselleria d'Obres Públiques s'ha vist forçada a editar un "mapa de carreteres saturades" per informar els visitants sobre possibles rutes alternatives.

Les Balears són la regió de la Unió Europea on hi ha més cotxes per nombre d'habitants i, també, una de les que tenen un parc més dens de tot el món. Sobrepassen la mitjana dels Estats Units i la d'Itàlia, que és l'estat de la UE més poblat d'automòbils. A inicis dels anys seixanta, tot coincidint amb l'enlairament del boom turístic, l'automòbil esdevingué una conquesta social inevitable. Llavors el sistema de transport insular era reduït, però responia millor a les necessitats de l'època que no ara. Almenys, disposava de tren fins a Artà, Felanitx, Santanyí i Sóller. Hi havia molts menys quilòmetres de carreteres i endemés eren estretes, però eren suficients per a l'escàs parc automobilístic existent. El boom ho capgirà tot. Va fer que s'abandonàs el transport col·lectiu, per adoptar models expansionistes, fruit del desenvolupisme i la conseqüent balearització. Va ser en aquell moment que es decidí americanitzar l'horitzó de les Illes o, si més no, el mallorquí. Semblava que una xarxa d'autopistes, com la dissenyada durant el mandat de l'ideòleg del darrer franquisme, el ministre d'Obres Públiques, Fernández de la Mora, era excessiva. No obstant això, les quatre autopistes radials que partien de Palma cap als quatre vents de l'illa i l'anell que circumval·lava tot el perímetre insular, foren a partir del



1971 el paradigma del desenvolupisme. Mentrestant, s'afegiren les vies del tren de manera que el ferrocarril quedà reduït al no-res.

UN TRANSPORT COL·LECTIU INEFICAÇ

Tot plegat, abandonament dels transports públics i increment de la renda per càpita, facilità el creixement del parc automobilístic. Segons les darreres estadístiques, les Balears tenen set-cents mil vehicles matriculats, dels quals cinc-cents mil són cotxes. Això fa una proporció de 616 cotxes per cada mil habitants, quan Itàlia només en té 539; els Estats Units, 500 i Espanya, 400. Les diferències són prou clares com per no atribuir la densitat de vehicles privats únicament a la capacitat adquisitiva dels residents a les Illes, sinó a un model de transport insostenible. La prova més evident és un estudi realitzat

per encàrrec de la Conselleria d'Obres Públiques on es demostrà que en el 87% de tots els trajectes motoritzats que es fan a Mallorca s'utilitzen vehicles privats. Cada dia es registren 1,4 milions de desplaçaments, dels quals el 52% corresponen a Palma. A Palma hi ha una massiva utilització del cotxe privat per fer desplaçaments de menys de dos quilòmetres que molt probablement es podrien fer a peu, de la mateixa manera que només el 18% dels viatges es fan en transport públic, mentre que, per posar dos exemples, a Madrid el percentatge és del 60% i a València d'un 30%.

CAP A UN PLA DE TRANSPORTS

El Govern de les Illes Balears redacta actualment el Pla director sectorial del transport, tasca que va ser encarregada a un equip dirigit per Carles Fabregat qui, precisament, a la seva presentació, destacà "que ha de servir a l'objectiu de crear una xarxa de transports que equilibri el territori i serveixi a la convivència dels habitants d'aquestes Illes". Una tasca difícil atès que "només el 5% dels habitants de les Balears utilitzen habitualment el transport públic en els seus desplaçaments. Segons Fabregat, això fa imprescindible que es "promogui un debat social que sigui capaç de crear expectatives a la població per tal d'aconseguir -per exemple- una mobilitat sostenible i segura a l'autonomia amb major sinistralitat d'Espanya", "adequat aprofitament d'un recurs escàs com és el territori", "menor contaminació i contribució a la causa mediambientalista (el CO₂ com a principal responsable de l'efecte hivernacle).

Es preveu que els treballs de redacció durin un any, és a dir, que només falten un parell de mesos per poder comptar si més no amb un primer diagnòstic. En qualsevol cas, el Pla haurà d'implicar totes les administracions i agents socials. Es planteja a través de set programes que tracten els ferrocarrils, els autobusos interurbans, el transport no



motoritzat, les carreteres, el transport interinsular, les noves tecnologies i la concertació, per tal de presentar unes propostes que serveixin de revulsiu per al debat i que permetin obrir un termini de presentació d'idees alternatives o complementàries.

MESURES ECOLOGISTES

Des de l'ecologisme es dona suport al Pla, però s'opina que no hi ha temps per perdre. En aquest sentit, el GOB apuntava, ja a l'estiu del 2000, que s'havien d'avançar mesures correctores. Per exemple, els ecologistes consideren

que l'existència d'una flota de 70.000 cotxes de lloguer és excessiva. D'altra banda, consideren urgent reduir la velocitat autoritzada tant a les carreteres com a les autopistes, ja que aquesta sembla ser una de les principals causes dels accidents. Endemés de "millorar l'asfalt, construir voreres d'emergència, eliminar voltes, instal·lar pantalles protectores, eliminar canvis de rasants, il·luminar creuers, construir rotondes, etcètera.". I, evidentment, fomentar el transport col·lectiu, ja sigui el ferrocarril o els autocars.

POTENCIAR EL TREN

El pròxim any pot ser important. El Govern ha fet pública la intenció d'accelerar el programa de desdoblaments de carreteres –inclosa la polèmica reforma de la carretera de Manacor, entre Son Ferriol i Montuiri, i eliminació dels punts negres. Preveu que el 2003, a finals de la legislatura, ja s'hagin executat les millores de les carreteres de la univer-

sitat, Santa Ponça-Peguera, Arenal-Llucmajor, Manacor i Inca-Alcúdia, així com la ronda de sa Pobla i les variants de Vilafranca, Capdepera i Son Servera. Però el problema de fons és el finançament, la disputa entre l'Administració central i l'autonòmica sobre el model proposat per l'actual executiu i l'anterior, una disputa que val quaranta mil milions de pessetes que el govern del Pacte de Progrés diu poder assumir, si l'Estat no assumeix el nou pla de carreteres, amb l'increment del deute de la comunitat i el traspàs del pagament a quinze o vint anys vista, com si es tractàs de la hipoteca per a la compra d'un habitatge. Una solució que, en tot cas, frenaria altres inversions.

Transport aeri i turisme

S.V.

Arran de les recerques sobre mobilitat sostenible, sobretot a partir de la Cimera de Río del 1992 i del sorgiment de les agendes locals 21, s'ha comprovat com el transport és un dels agents contaminants més importants del planeta. A hores d'ara, la comunitat científica internacional certifica que l'emissió de CO₂ a l'atmosfera és la causa principal de l'escalfament de la Terra i, conseqüentment, del canvi climàtic. Doncs bé, una gran part de les emissions es deuen al transport, tant el terrestre com, significativament, l'aeri.

De fet, segons el Pla energètic de les Balears, el 60% de tota l'energia que es consumeix a les Illes és a causa del transport i, d'una manera especial, del combustible utilitzat per al transport aeri, que és el mitjà emprat per prop de vint milions de passatgers que anualment passen per Son Sant Joan o pels aeroports de Menorca i d'Eivissa. És a dir, tot i la densitat del trànsit que hi ha a les carreteres, l'escàs pes demogràfic de les Illes en el conjunt estatal o europeu, fa que una política de restriccions a l'ús dels cotxes tenguin una escassa rellevància. Per contra, el trànsit aeri i la seva relació amb el turisme fan que les Balears siguin el punt de mira dels qui, a Europa, vigilen la pol·lució atmosfèrica.

Ja fa temps que científics i activistes ecologistes han alertat sobre la relació entre turisme i medi ambient, una relació de dependència entre l'un i l'altre que no impedeix que l'activitat turística, lluny de ser la "indústria neta" dels eslògans publicitaris, sigui una activitat extremadament contaminant. En aquest sentit no es pot oblidar que el transport aeri és en forta expansió. Hom calcula que en els pròxims vint anys el trànsit aeri s'haurà duplicat. Això faria que Son Sant Joan, per exemple, s'hagués d'habilitar per rebre més de quaranta milions de passatgers. Una xifra impossible d'assumir, però que convida a la reflexió, per cercar per al turisme sistemes de transport que redueixin el seu impacte sobre el medi ambient. Sistemes referits tant a canvis tecnològics, amb uns avions cada vegada més eficients en el consum energètic, com alternatives per al transport terrestre i marítim.

Al continent s'aposta per lligar el futur del transport aeri al tren d'alta velocitat. Un aparellament que no té res o té poc a veure amb un sistema de transport insular. No obstant això, cal pensar que el tren d'alta velocitat també té els seus equivalents marítics. El transport marítim que ara pràcticament es limita a les mercaderies o als creuers turístics, pot ser recuperat si més no per al trànsit regional de passatgers, és a dir, l'interinsular o el que enllaça amb els ports peninsulars més pròxims. En qualsevol cas, avui ja no és possible apostar per un sol mitjà, sinó que uns esdevenen complementaris dels altres. És la base d'una política que, com a mínim, haurà de ser més sostenible.

L'ANY DEL TREN

En qualsevol cas, aquesta és la intenció de l'executiu: canviar el sistema de transport, amb unes infraestructures menys impactants sobre el territori, amb la creació d'un consorci que coordini el transport col·lectiu per carretera i, evidentment, amb la potenciació del ferrocarril. El 2001 pot ser qualificat com l'any del tren o, com a mínim, l'any en què s'inicià la recuperació. Ja el darrer govern del PP havia iniciat les obres d'instal·lació de les noves vies entre Inca i sa Pobla, una nova línia que ha començat a funcionar a principis d'enguany, coincidint amb el 125è aniversari del primer ferrocarril de Mallorca. Un aniversari que els Serveis Ferroviaris volgueren celebrar amb una exposició sobre la història del tren, a la inauguració de la qual l'aleshores conseller d'Obres Públiques anuncià que la pròxima passa seria la reobertura del tram entre sa Pobla i Manacor, trenta quilòmetres que seran re-



corda amb els criteris formulats des de l'esquerra o l'ecologisme.

cuperats d'aquí al 2003. Una inversió de 4.500 milions que permetrà continuar somniant: continuar la línia fins a Artà, fins a Alcúdia, implantar un nou servei ferroviari entre Palma i la universitat?, un tramvia entre l'aeroport, Palma i tota la badia... Les propostes hi són... i també el convenciment que faran falta moltes altres passes per modernitzar la societat de les Illes.

Tot plegat: evitar la insostenibilitat del transport a totes les Illes, un objectiu per al qual el Govern compta amb els consells insulars als quals ha traspassat la gestió de les carreteres i l'ordenament territorial. Uns elements que a Mallorca en concret han introduït un nou element de debat tant dins del Pacte de Progrés, atès el paper decisiu d'Unió Mallorquina, com en relació a la societat i a les propostes que emanin des del Consell de Mallorca sobre el traçat de les carreteres que no sempre con-

"SA NOSTRA" i la mobilitat sostenible

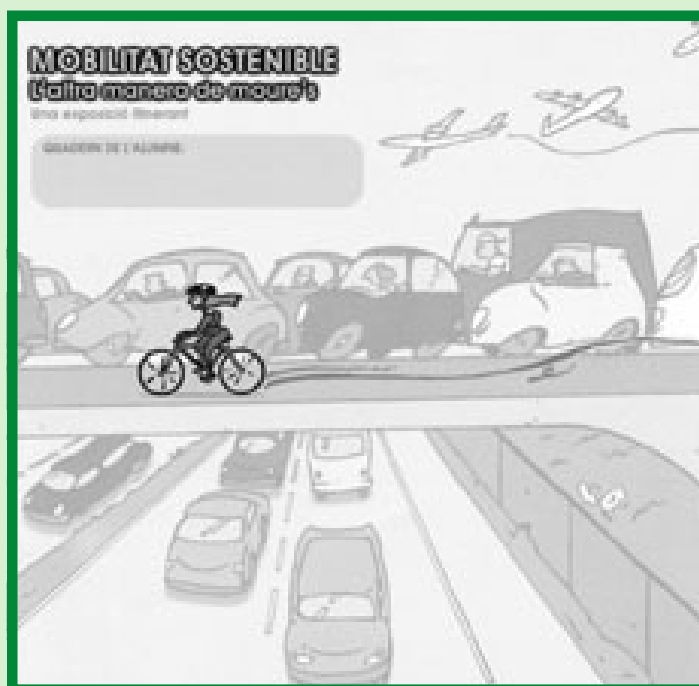
GEA

També "SA NOSTRA" ha tengut un paper rellevant en la difusió del concepte de mobilitat sostenible. Fruit de la preocupació de l'entitat pels temes de medi ambient és l'exposició itinerant sobre "La mobilitat sostenible, l'altra manera de moure's", que ha recorregut diferents localitats de les Illes. I, igualment, el seminari sobre "Educar per a una mobilitat sostenible" que va tenir lloc la primavera passada al Centre de Cultura "SA NOSTRA" de Palma.

En aquest seminari hi participaren, entre d'altres ponents, Isabel Mestre, coordinadora de l'Àrea d'Educació i Formació de la Fundació RACC, així com Marta Carranza, cap del programa de promoció de la Salut de l'Ajuntament de Barcelona i Montserrat Oller, professora de didàctica de les ciències socials de la Universitat Autònoma de Barcelona.

El seminari anava dirigit especialment a professors de primària i secundària així com a professionals relacionats amb l'educació ambiental i viària i a mares i pares. L'objectiu: educar per aprendre a moure'ns d'una manera més respectuosa amb el medi ambient i amb les persones.

Exposició de "SA NOSTRA" sobre Mobilitat Sostenible.



A punt d'entrar aquesta publicació a la impremta, Francesc Quetglas ha substituït Josep Antoni Ferrer al front de la Conselleria d'Obres Públiques, Transport i Habitatge. Ha estat un canvi que Josep Antoni Ferrer no preveia quan, unes setmanes abans, es realitzà aquesta entrevista, en què mostrava els seus projectes en matèria de carreteres i transport públic per a les Balears. Tot i la substitució del titular de la conselleria, forçada pel president Francesc Antich a rel de l'empantanegament dels problemes que els ciutadans de les Balears consideren prioritaris

Aturat a la carretera

Gina Garcías Sansaloni

(habitatge, carreteres i transport públic) i de la planificació urbanística de les Balears, tot i aquesta substitució, els principis inspiradors de la política de carreteres i transports públics es mantenen. I aquí els explica l'exconseller, com a empremta d'una filosofia que, aquesta vegada sí, sembla ser plenament compartida pel Govern del qual ha format part durant més de dos anys.

-L'estudi de mobilitat ha reforçat o ha alterat, les seves conviccions?

-A Mallorca diàriament els majors de dotze anys fan un milió tres-cents mil trasllats. Cada persona adulta es trasllada una mitjana de cinc vegades diàries. Dels viatges motoritzats, només un 13% es fan en transport públic, quan a altres ciutats semblants com per exemple València –ja no parl del nord d'Europa- es fan en transport públic un 30% dels viatges motoritzats. No fa falta cercar en la cultura nòrdica, sinó en la mateixa cultura nostra, la de la regió mediterrània, per arribar a la conclusió que si a les Balears hi hagués un bon transport públic, el nombre d'usuaris pujaria a més del doble. Això significa passar a tres-



cents mil viatges diaris motoritzats en transport públic. Un gran avanç. Per tant, l'esforç d'aquest govern per millorar el transport públic, amb bones freqüències, bons horaris, puntualitat, velocitat i bons preus, és un esforç adequat i necessari.

-Vol dir que aquí la utilització del vehicle privat, no és tant una qüestió de cultura com de necessitat?

-Hi ha un component cultural, evidentment. Encara per a molta de gent el cotxe representa l'objecte més preuat. És el seu millor signe extern, que vol mostrar, i és la inversió dels quatre milions que ha d'amortitzar. Però també és un factor important el mal servei del transport públic. Amb un bon transport públic disminuiria una tercera part el volum de trànsit d'una carretera que ara suporta una mitjana de 25 mil cotxes diaris.

-Vostè es planteja la política de carreteres des d'una posició mediambientalista?

-Jo no he militat mai a un grup ecologista. Però em consider una persona preocupada per la protecció del medi ambient. No és el mateix ecòleg que ecologista, però moltes vegades els ecòlegs coincideixen amb els ecologistes. Jo comparteix les seves preocupacions.

-Solucionar el problema de la congestió de les carreteres és més difícil, més lent, més ingrát, que protegir un espai natural?

-És més laboriós. Representa grans inversions en alternatives de transports, trobar els doblers disponibles, que a l'Administració sempre són escassos... A més, l'Administració ha de complir una legislació de garanties que fa difícil i lent emprendre grans infraestructures. A les Balears potser les deficiències educatives són les més sagnants, i la inversió en escoles, les més urgents. Per al Govern és complicat assignar els recursos, sense oblidar que amb l'educació es resolen també molts de problemes. En qualsevol cas, la de carreteres és una política que obté resultats a mitjan i llarg termini, i des d'aquest punt de vista, és més fàcil, o més rendible políticament, protegir un espai natural.

MASSA DÈFICITS

-Quins són els dèficits més importants que revela l'estudi de mobilitat?

-L'enquesta analitza els comportaments i les actituds de la gent en relació als transports. S'ha detectat que el transport regular té uns nivells d'eficàcia molt baixos. Els autobusos tenen una mitjana d'antiguitat superior als 15 anys, una cosa que no succeeix a pràcticament cap país de la Unió Europea.

-Aquestes carències són producte del liberalisme salvatge que ens ha governat tant de temps?

-L'actitud devota cap a la utilització del cotxe privat arranca de principis de segle XX. La gran innovació del segle XIX va ser el tren, que no va trobar competidor, la qual cosa va permetre a l'Estat teixir una xarxa ferroviària important. A Mallorca aquesta xarxa va aguantar fins l'any 80. A un moment determinat, el cotxe privat es presentà com a l'instrument de la llibertat, i la seva possessió es convertí en una aspiració important per a molta de gent. La situació ha deri-

vat en un col·lapse tal, que ara la llibertat la dona el transport públic. Ara ja s'inverteix el criteri de valors. Ens trobam, no obstant això, que bona part del transport públic és gestionat per empreses privades, a través de concessions. Són empreses que s'havien acostumat a voler el màxim benefici amb la mínima inversió, amb una amortització molt llarga dels vehicles. Empreses familiars, locals, amb poca capacitat de renovació, que funcionen davant una Administració que ha actuat amb molta deixadesa. Aquests són els factors que han propiciat la massificació del vehicle privat. Ara totes les famílies de les Balears tenen com a mínim un cotxe, quan no són dos o tres. La situació és de desequilibri total, i ens obliga a fer un esforç superior.

-Aquesta situació de col·lapse facilita el consens polític i de les administracions a favor del transport públic?

-Evidentment. No sols l'Ajuntament de Palma, controlat pel Partit Popular, sinó fins i tot la comissària de transport a la Unió Europea, Loyola de Palacio, ja fan una aposta decidida pel transport públic. També a Europa s'ha detectat el problema: la contaminació, les pèrdues econòmiques en hores de feina i productivitat a causa dels embussos circulatoris, han fet que tothom prengui consciència de la situació.

-Per què li ha llevat el nom de "Foment" a la seva conselleria?

-La veritat és que en aquesta decisió jo no hi vaig participar. Abans d'aquest nom la conselleria s'havia anomenat d'Obres Públiques. Quan el Partit Popular va accedir al Govern central va posar aquest nom a aquest departament, reprenent una nominació anterior a la República. Supòs que a les Balears es va posar "Conselleria de Foment" per similitud amb Madrid, i nosaltres vàrem voler recuperar el nom que hi havia abans.

-Té bona sintonia amb la Conselleria de Medi Ambient i concretament amb el director general de mobilitat d'aqueixa conselleria?

-No li diré que ens telefonem cada dia, perquè és quasi impossible, però hi ha una relació molt fluida. Ell participa al Consell d'Administració del Servei Ferroviari de Mallorca, i

"A les Balears, només un 13% dels viatges motoritzats es fan en transport públic, la meitat que a altres ciutats de la Mediterrània europea. Si hi hagués un bon transport públic, el nombre d'usuaris pujaria a més del doble: tres-cents mil diaris".

Josep Antoni Ferrer Orfila, enginyer industrial, nascut a Maó el 15 de maig del 1950. S'estrenà el 1983 com a regidor socialista a l'Ajuntament de Maó, primer per dirigir l'Àrea de Pressuposts i Urbanisme i després la de Serveis Tècnics i Urbanisme. El 1992 tornà a l'exercici professional com enginyer industrial i agent de la propietat immobiliària. Com a conseller ha estat també president de la Comissió de Política Territorial de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, president del Servei Ferroviari de Mallorca i de Gestur Balear, i de l'Institut Balear de l'Habitatge i durant la seva gestió s'ha gestat el Pla de transports. És casat i té dos infants.

hem creat una comissió de seguiment del transport entre les dues conselleries. Tenim el mateix objectiu i una diferència: la seva és una direcció general amb poc pressupost.

TOTHOM D'ACORD

-El consens estratègic sembla assolit: des del PP fins a Els Verds, tots volen fomentar el transport públic i descongestionar les carreteres. Per què, llavors, el Pla de carreteres que vostè ha començat a dissenyar té tants de problemes i Madrid no l'accepta?

-La veritat és que no ho sé. Amb un Govern presidit per Aznar, el ministre Arias Salgado el va acceptar. Després va venir un altre ministre i ja no el va voler, en va fer una interpretació diferent.

-Són massa verdes les carreteres que vostè ha dissenyat?

-Aquí no hi ha cap carretera verda. Procuram que siguin capaces d'acollir amb seguretat el nombre de cotxes que

han de suportar i així hem dissenyat, per exemple, la carretera de Manacor. Per ventura inicialment hi va haver un problema de comunicació, d'informació. La gent no coneixia el projecte quan ja alguns en va-

ren fer una interpretació simplista, jo crec que no l'havien llegit. Jo esper que, superada la fase dels acudits, el lleixin amb calma. Ara la carretera de Manacor a l'estiu suporta una intensitat màxima de 22 mil cotxes diaris. Si construïm una autopista i suposam que, per diferents motius, per la carretera actual continuaran passant devers 10 mil cotxes, llavors, hem de fer una autopista per a 15 mil vehicles? Es absurd, una barbaritat, una cosa desproporcionada... Una autopista es formula per dur 60 mil cotxes com a mínim.

-Vol dir que vostè no ha descartat fer més autopistes a Mallorca per qüestió de principis, sinó d'eficàcia?

-Exacte. El desbarat no és fer una rotonda més o una rotonda menys, és fer una autopista. La solució eficaç per anar de Palma a Manacor és una carretera desdoblada. Mai no s'havia fet una feina tan rigorosa com la que s'ha fet amb aquest estudi. De trànsit, de sinistralitat, geològic, d'impacte ambiental, una documentació molt completa, i és una llàstima que s'hagi simplificat.

-Vostè no vol que es perdi la noció del temps i de la distància, el sentit de les dimensions a una illa petita com la nostra.

-Un amic menorquí va comprar una llanxa i quan va voler fer la volta a Menorca, com tradicionalment fan els menorquins a l'estiu, durant una setmana en un llaüt o un veler, es va trobar que havia fet el trajecte de Maó a Ciutadella i que en arribar a Ciutadella no hi havia el tipus de combustible que necessitava. Llavors va fer marxa enrere fins a Maó per carregar combustible i tornar a Ciutadella a continuar fent la volta a l'illa. Això no té sentit. Mantenir la qualitat de vida significa poder veure el paisatge, no aïllar

Vies metropolitanes i segon cinturó

-Les carreteres mallorquines que vostè ha dissenyat són vies metropolitanes?

-Volem que s'adaptin a les necessitats de cada tram. Hi ha trams que es poden considerar quasi urbans, n'hi ha més rurals, que han de tenir el mínim impacte ambiental i paisatgístic, i tots han de respondre a les necessitats existents. No pot ser que els pobles hagin dut a terme una iniciativa de negoci important entorn a la carretera de Manacor i ara nosaltres desviem el trànsit per una altra via. No podem arruïnar tantes famílies. Solucionem la fluïdesa sense aïllar ni arruïnar ningú, sense construir vies alternatives a les quals no es pugui incorporar la resta de la xarxa. La carretera a Manacor que hem dissenyat no és una via metropolitana, és una carretera convencional adaptada al màxim a les característiques socials, econòmiques i ambientals del territori que travessa. És absurd dissenyar una autopista Palma-Capdepera perquè l'automobilista pitgi l'accelerador fins a Capdepera i allà hagi de demanar on és Montuïri perquè se l'ha passat.

-El segon cinturó de Palma, és necessari?

-És un projecte que fins i tot el primer Pla de carreteres, que va elaborar l'anterior Govern, va deixar pendent de definició. Jo crec que el que és necessari és trobar una solució integral a la xarxa arterial de Palma, que és una assignatura pendent en el Pla de carreteres. Anem a veure: ja hem detectat que la via de cintura té problemes de connexió i que no compleix totalment la seva funció de descarregar el trànsit del Passeig Marítim, té problemes d'accensos, que estan mal dissenyats, i alguns nusos de connexió, com el de l'autopista a l'aeroport, s'han de repensar... És molt probable, també, que Son Reus necessiti un vial d'accés, més que una via de cintura... Jo crec que s'ha de fer un estudi global de l'àrea metropolitana de Palma, s'ha de tenir en compte l'estudi de mobilitat... els avenços i les repercussions en un futur pròxim de totes les inversions en transport públic, que poden alleugerir algunes vies, especialment a la universitat... Ho hem de tenir tot en compte, i a partir d'aquí, fer un pla que ens dirà si és necessari fer un segon cinturó. Mentrestant no vull avançar una polèmica de forma intuïtiva.

les poblacions, ha de poder passar un camió, però s'ha de respectar, i s'ha de poder estar tranquil que tothom respecti la velocitat màxima establerta... Hem de promoure una conducta tranquil·la a una illa on les distàncies no justifiquen una velocitat de 150 km/h, una velocitat que per força provoca arribar absurdament tens al destí. Hem de mantenir vius els pobles que han basat la seva economia en ser nuclis rurals, però també en el comerç amb la gent de pas.

-Vostè cridaria un helicòpter per escapar d'un embús a l'autopista?

-No, no, jo som molt vergonyós.



-Bé, tal vegada no hem dut una política de comunicació eficaç. La premsa va començar a opinar sobre els nostres projectes abans que els haguéssim presentat i explicat bé. El projecte de la carretera de Manacor l'explicarem a tots els afectats, poble per poble. Confiam en la informació i no hem entrat a rebatre comentaris o cartes personals de persones desinformades. M'agrada discutir amb els que defensen les seves conviccions amb arguments, no amb els altres.

EL BOICOT SUÏCIDA

-Madrid rectificarà?

-N'estic convençut. La raó sempre acaba imposant-se. Si el ministeri fa un programa i l'aplica a totes les comunitats, si, per exemple, la mateixa comunitat autònoma madrilenya, o la catalana, promouen línies de metro per agilitar el transport públic, per arribar a nous indrets, i obtenen el suport econòmic del ministeri, és impossible que es pugui mantenir una postura d'ofegament de les Illes Balears, quan les Balears col·laboren molt positivament a engrandir els pressupostos generals de l'Estat. Madrid necessita, també, que les Balears funcionin bé econòmicament, que tenguin una bona imatge davant Europa. És una política suïcida no col·laborar amb les Balears. Pot ser que tàcticament, per la coincidència

-Quan el cap de la Prefectura Provincial de Trànsit, José Corominas, diu que les autopistes són més segures, utilitza les vides humanes per fer política?

-Jo crec que quan aquest funcionari diu això expressa simplement una opinió personal, sense cap fonament científic ni empíric. Jo tenc un estudi del Centre de Planificació del ministeri que defineix l'índex de perill i s'ha comprovat que un dels factors del perill és la velocitat. A Barcelona i a Andalusia, on s'han fet autopistes o carreteres amb una capacitat molt superior a la demanda, el poc trànsit indueix a agafar grans velocitats i augmenten els accidents. Utilitzar l'autopista com a factor absolut de seguretat és absurd, i el senyor Corominas probablement ho sap, o ho hauria de saber.

-Però vostè no ha volgut entrar en polèmiques per defensar les seves conclusions.

cia que hi ha un polític mallorquí a Madrid, ens volen fer el buit, però això no pot durar molt: aviat s'adonaran que aquesta actitud no els convé, ni a ells, ni a l'economia de les Balears.

-La mà de Matas és una mà negra?

-Jo estic a un càrrec institucional i he d'intentar mantenir la millor relació amb les institucions de l'Estat. Per tant no crec que ajudi en res que jo expressi aquí les meves anàlisis sobre aquesta persona.

-Quan serà possible viure a Mallorca sense necessitat de

"És una política suïcida no col·laborar amb les Balears, quan les Balears col·laboren molt positivament a engrandir els pressupostos generals de l'Estat. Madrid necessita, també, que les Balears funcionin bé econòmicament, que tenguin una bona imatge davant Europa".

tenir cotxe, com si fóssim realment ciutadans europeus?

-Prest presentarem l'estudi de viabilitat del tren que anirà de sa Pobla al port d'Alcúdia, que farà que molts més ciutadans tinguin els avantatges que ara tenen els d'Inca, on el tren ha augmentat en poc temps en un 20% el nombre de viatgers, aquest és un objectiu a mitjan termini importantíssim. També el tren a Manacor. I després volem coordinar les nostres iniciatives amb l'Ajuntament de Pal-

s'ha de subordinar al Pla territorial de Mallorca que fa el Consell, un pla que és la figura més important de totes, el model de futur de cada una de les nostres illes. Jo crec que tot això s'ha de coordinar, i l'única manera de fer-ho és aconseguir una bona col·laboració entre totes les institucions que hi prenem part. Per a mi el Consell Insular no és Unió Mallorquina, i l'Ajuntament de Palma no és el Partit Popular, sinó dues institucions democràtiques amb les quals he de col·laborar. Aquesta sintonia existeix amb el Consell de Mallorca. Evidentment, seria absurd que jo fos gelós d'administrar a la meua manera les carreteres els quatre mesos que em resten per transferir aquesta competència.

-Què pensa de la proposta d'Unió Mallorquina de limitar l'estoc de cotxes de lloguer que arriben a Mallorca durant la temporada alta?

-S'ha plantejat, s'ha estudiat, però legalment és difícil. L'impost de circulació que paguen els cotxes els dona dret a circular a tot l'àmbit nacional... Els cotxes de lloguer són conscients que han d'autolimitar l'oferta, per no enfonsar-se ells mateixos. Jo entenc que és un tema digne d'estudiar, però difícil de resoldre.

LES BICICLETES

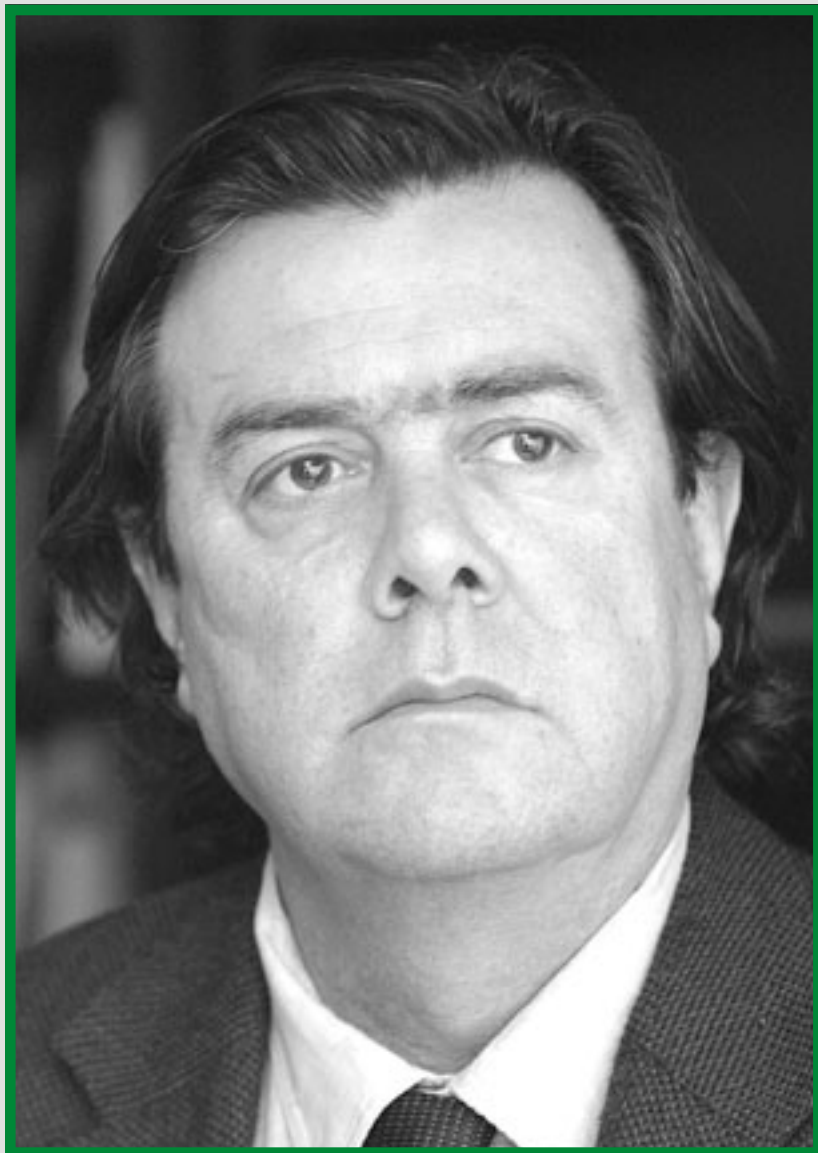
-Les bicicletes tendran un espai a les carreteres?

-Ja hi ha alguns projectes fets. Treballam en contacte amb la Direcció General de Mobilitat. Ells tenen poc pressupost. Però hi ha, sobretot, un problema del qual no s'ha parlat: molts dels cicloturistes i els ciclistes professionals volen circular per la carretera, i fins i tot allà on hi ha carril bici, cerquen la carretera tot d'una que poden. Volem adequar molts de camins existents com a vials per a vehicles no motoritzats, i fer carrils per a bicicletes a les carreteres noves. En el Pla director de transports, la Direcció General de Mobilitat prepara també vials per a bicicletes alternatius a les carreteres on no puguem fer carrils bici.

-Quan deixarem de dir que tenim les pitjors carreteres d'Espanya?

-Aquesta és una política a mitjan termini. No hem de caure en la trampa del cinisme d'aquells que ens critiquen quan en setze anys no han estat capços de posar les bases per anar resolent totes aquestes mancances. Les infraestructures són ca-

res i lentes de fer, però si s'haguessin planificat fa quinze anys ja estarien fetes. Igual passa amb el transport públic. Jo estic convençut que el traspàs de les carreteres als consells millorarà molt la situació, perquè anirà acompanyat d'un increment dels pressuposts que ara tenim. Els consells tendran més doblers que els que ara té la Conselleria de Transports. I s'ha de saber també que no tot és fer noves carreteres, a molts d'itineraris basta arreglar els vials, rectificar alguna volta, col·locar una nova capa de rodament, renovar la senyalització i la pintura... amb tot això millorarà notablement la seguretat i les prestacions de moltes de les carreteres actuals, que no necessiten més per ser les més adients. Les grans passes es donen a poc a poc.



ma i el de Calvià, perquè el transport públic urbà i l'interurbà es complementin de la manera més eficaç possible, de forma que una persona pugui traslladar-se dins Mallorca sense necessitat de cotxe privat. Hi ha la convicció ciutadana que s'ha de fomentar el transport públic.

-El Consell de Mallorca assumirà aviat la gestió de les carreteres de l'illa. Ara que vostè redacta el Pla sectorial de carreteres, reservarà una atenció especial per a Unió Mallorquina?

-És que el Pla sectorial serà responsabilitat de cada consell insular d'aquí a pocs mesos. De fet, el Pla de carreteres

Salvador Miralles, director general de Mobilitat i Educació Ambiental, relaciona la llista de mesures positives necessàries per, en les seves pròpies paraules, "calmar el trànsit". Derivar les grans inversions cap al transport públic, crear grans aparcaments dissuasius a les entrades de Palma que permetin a la gent deixar el vehicle i accedir a la ciutat en tren, autobús o bicicleta, habilitar una xarxa contínua de carrils-bici a la capital, aplicar el pla de vials no motoritzats a tota l'illa...; bé, com s'ha dit, aquestes són les mesures positives. Però Salvador, "Voro", Miralles, no té por de les paraules i també es refereix a les mesures negatives, aquelles que tots sabem que, més prest o més tard, poden arribar. La més factible: limitar dràsticament la velocitat de circulació, tant a la ciutat com a les carreteres. I la més temible: limitar les matriculacions dels cotxes. Sí, Els Verds s'atreveixen a llançar, a aquestes illes amb el grau de motorització possiblement més alt del món, la proposta més directa contra el cotxe: per què no un numerus clausus en les matriculacions?, per què no copiar l'exemple aplicat a les places hoteleres, la relació un cotxe d'alta igual a un cotxe de baixa?

"Volem pacificar el trànsit"

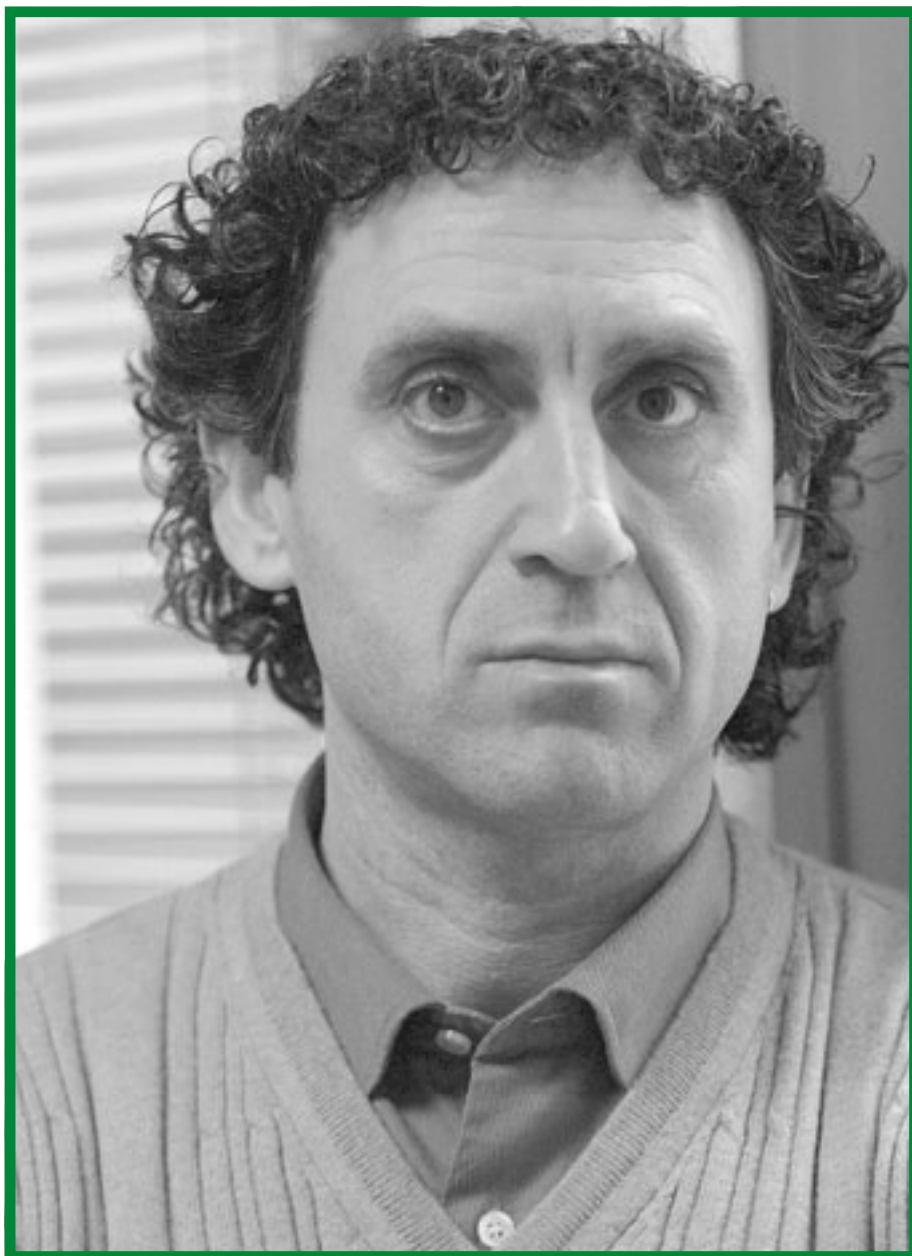
Constanza Forteza

-El conflicte viscut a l'aeroport, el caos experimentat en tres dies amb masses de turistes embussades, ens pot servir d'exemple indesitjable d'allò que ens pot succeir en altres apartats, d'imatge d'emergència, del que ens pot passar en temes com l'aigua, l'energia o a l'àmbit de la mateixa mobilitat general?

-Bé, el conflicte de l'aeroport s'allunya de les competències pròpies d'aquesta direcció general, encara que ara ja en podem fer l'anàlisi tranquil·lament. En definitiva, el conflicte obeeix al fet que som una destinació massiva, amb una estacionalitat brutal, que, desgraciadament, cada vegada s'estén més, circumstàncies coincidents amb un problema puntual del transport. Els sindicats, amb les seves raons, muntaren la seva història, però les conseqüències foren brutals, tan brutals com la mateixa punta de gent, de persones i autobusos que són necessaris per atendre'ls.

-Si haguéssim comptat amb una xarxa de transport públic millor, el col·lapse hagués estat menor?

-La majoria dels turistes vénen en paquets, de manera que no té una relació directa. Però, clar, si comptàssim amb una xarxa de transport públic accessible des de la major part dels nuclis turístics i dels pobles de les Illes és evident que s'hagués pogut pal·liar. Ara mateix, una de les discussions més intenses de les que mantenim es refereix a la creació d'un consorci per al transport públic, tal i com funciona a ciutats com Madrid o Barcelona; un consorci que agafi totes les línies de transport, les públiques i les que funcionen per concessions, amb una autoritat única



que permeti unificar i coordinar, que tengués en compte la intermodalitat, les connexions entre les línies de tren i les d'autobusos. Les deficiències que tenim en matèria de transport públic són tan brutals que cau pel seu propi pes la necessitat de crear un consorci de transport públic a cada illa. I d'aquesta manera veure quines línies són rendibles i, paral·lelament, intentar compensar les que són deficitàries.

-Una espècie de fons de compensació aplicat al transport?

-Sí, efectivament, per poder mantenir les línies que no són rendibles però que són necessàries. El tema de la intermodalitat, la facilitat de connexió entre diversos tipus de transport, és, ara per ara, un tema clau. El primer que

es necessita, tal com s'ha fet a Inca, és construir estacions que permetin que el particular tenguí un pàrking per deixar el cotxe o la bicicleta i, en el mateix punt, agafar l'autobús o el tren. O venir a aquest punt en autobús i agafar el tren o a la inversa. Un lloc on fer intercanvis. Una estació intermodal com la de Madrid pot moure cada dia prop de dos milions de persones, persones que tenen accés als trens de rodalies, als trens o autobusos de

llarga distància, al metro. Des d'aquest punt poden arribar on sigui, i es pot intentar retallar al màxim l'ús del cotxe. La planificació que fem preveu que aquests tipus d'espais es facin a totes les noves línies ferroviàries projectades, la d'Inca a Manacor o la de sa Pobla al port d'Alcúdia. En el cas de Palma, l'estació d'autobusos és, en part, una estació intermodal, però l'exemple clar és l'estació d'Inca, una estació devora el tren que permet deixar el cotxe i la bicicleta.

-Parla de bicicletes, però fins fa poc el tren no deixava que els usuaris les pujassin al vagó.

-Sí, sí que les deixen entrar. Ara ja hi ha un vagó que, en cada viatge, compta amb quatre perxes per a bicicletes. Fins ara era en vigor la normativa de RENFE que només permetia entrar les bicicletes els cap de setmana i en les plataformes d'entrada del tren, però ara és a punt una nova normativa i, a més, totes les línies que es facin noves compararan amb un vagó amb aquesta possibilitat. Per exemple, la línia de Palma a sa Pobla ja la té. Lògicament, si el tren està completament ocupat, les bicicletes s'instal·laran a la plataforma.

-Aquest és ja un objectiu aconseguit des d'aquesta direcció general?

-Va ser una proposta que férem des d'aquí al Consell d'Administració dels SFM i que es va incorporar. Fins i tot hi haurà la possibilitat que tot un grup d'excursionistes, d'escolars, el que sigui, pugui entrar les bicicletes en un vagó on els seients es podran llevar per deixar l'espai necessari, encara que en aquest cas s'haurà de reservar prèviament.

-Totes les actuacions d'aquesta direcció general parteixen de la convicció que crear més infraestructures per al vehicle privat, per als cotxes, contribuirà a un augment del parc automobilístic i, a la fi, a l'augment de l'embús diari que ja vivim. El cas és saber si les alternatives són suficients.

-Aquesta és la comunitat autònoma amb el grau de motorització més alt d'Espanya. A Mallorca tenim 821 vehicles per cada 1.000 habitants, a Menorca 924 i a les Pitiüses... 1.023 vehicles per 1.000 habitants! Són xifres increïbles, que no semblen reals. La mitjana de les Balears és de 854 vehicles, entre cotxes, furgonetes, camions i

"La motorització de les Balears duplica la mitjana espanyola i supera àmpliament la d'un país com Alemanya. On volem anar?, volem augmentar això?"



motos. Després de nosaltres, a Europa, ve Alemanya, un país amb una tradició de motorització molt alta, que en té 650. I Espanya en té 450. És a dir, doblam la mitjana espanyola i som per damunt d'un país com Alemanya. On volem anar?, volem augmentar això?

-Pot citar algun exemple regional semblant al nostre?

-Que jo conegui no. Fins i tot, encara que em manquen dades, pens que potser aquests són els índexs més alts del món. Però és que aquí no acaba tot. A les xifres esmentades encara hem de sumar els 150.000 vehicles que, en temporada alta, ens entren per via marítima, dels turistes que vénen en vaixells i els 50.000 o 60.000 vehicles declarats de les flotes dels cotxes de lloguer. Aquesta és l'allau de cotxes que tenim durant l'estiu, aquesta és la nostra situació. Però és que, al marge de les nostres circumstàncies, la Unió Europea ja fa temps que llança normatives i propostes per tractar el tema del transport des d'una altra perspectiva, la de la mobilitat sostenible, la de la intermodalitat, la que fomenta la creació de serveis de proximitat. A Postdam, el 1999, el Consell de Ministres de la UE, responsable dels temes d'estratègia territorial, ja acordà que l'augment del trànsit no es pot resoldre amb l'augment de carreteres, aquest document ja diu clarament que voler resoldre el problema del transport amb més infraestructures per al vehicle privat és una política inadequada. Si es creen més infraestructures, automàticament, es crea més demanda de mobilitat, es contribueix a augmentar el nombre de cotxes i, finalment, a generar més col·lapse. Les Balears no poden, de cap de les maneres, assolir un creixement anual de motorització d'un 5%, que és el que tenim ara. I l'única solució és fer grans transferències d'inversió del transport privat cap al transport públic. I aquesta és la filosofia del nou Pla director del transport, un document clau, que engloba totes aquestes perspectives i el projecte de transferir molta de gent cap al transport públic, tant gent que prové de les zones turístiques com gent que ve de trajectes curts que pot emprar vehicles no motoritzats. Pensi que, en moltes grans ciutats d'Europa, un 25% o un 30% dels viatges de la gent es fa en bicicleta. I nosaltres estam en la mateixa línia, la de pensar que en trajectes inferiors a vuit quilòmetres una persona pot anar tranquil·lament en bicicleta.

-Però la clau de qualsevol mesura per incentivar la bicicleta com a mitjà de transport no és Palma? Com es pot arbitrar aquest desenvolupament sense el consens de Palma?

-Nosaltres hem fet, estudiat i donat a conèixer, les estratègies de pacificació del trànsit a Palma. Així, la creació de grans aparcaments dissuasius a les entrades de la ciutat, pàrkings fora del nucli, no dins la ciutat. Aparcaments gratuïts, vigilats i amb interconnexió fàcil amb el transport públic. I, evidentment, la mesura òptima seria que, des d'aquests punts, partissin una sèrie de carrils per a bicicletes per accedir al centre.

-I quin grau d'enteniment hi ha amb l'Ajuntament de Palma en tots aquests punts?

-Mínim. Mínim, mínim. Nosaltres sabíem que l'ajuntament feia la planificació de canvi del transport públic i, de fet, han fet l'esforç de canviar els autobusos, de posar bé la flota... i de reconvertir per a vianants zones del centre, una política aquesta darrera molt bona, molt valenta. Doncs

bé, jo em vaig reunir amb els responsables de transport municipal, una àrea que, per cert, ara ja no es diu així, li han canviat el nom i l'han batejada amb el nom d'"àrea de mobilitat", canvi que jo interpreto com un reconeixement a aquesta direcció general. I això és molt curiós, perquè Matas, abans de ser ministre, va començar a fer befa sobre aquesta direcció general. Què és això de mobilitat? deia. Això quan la seva ministra de transports europea, Loyola de Palacio, parlava de mobilitat i de mobilitat sostenible a reunions a les quals jo també vaig anar. Bé, rectificar és de savis. Però, per tornar al tema, jo anava a les reunions amb l'Ajuntament de Palma i els deia que tenen tot el nostre suport en la política perquè el centre sigui per a vianants. I, a la vegada, els deia que el que no puc entendre és que no facin res, però absolutament res, a l'hora d'incorporar carrils-bici a la ciutat.

-El cas és que anar en bicicleta per Palma equival...

-A un suïcidi. Tal com està ara equival a un suïcidi. Això era el que jo els explicava. Que hi ha altres ciutats, que no tenen per què ser europees, sinó espanyoles, que tenen quilòmetres i quilòmetres de carril-bici. Vitòria, per exemple. O València, ciutat que no crec que sigui sospitosa d'altre color polític. Però no hi entren, és una vergonya. Amb la quantitat de turistes europeus que tenim, completament acostumats a circular en bicicleta. Ara, clar, en les actuals circumstàncies, jo som el primer que no aconsell anar en bicicleta, no es pot fer mentre no hi hagi infraestructures segures i aparcaments. I això significa obres, vol dir unir el centre amb la perifèria i no fer passeigs cosmètics com el del Passeig Marítim. La clau per circular en bicicleta és la seguretat i la continuïtat. A mi un passeig per anar en bicicleta no em serveix de res, em serveix un carril amb continuïtat des del centre cap als polígons industrials, cap als centres comercials, cap als centres educatius. Una xarxa articulada. Per exemple, nosaltres tenim ara el projecte, que hem de parlar amb la Conselleria d'Educació, de crear aparcaments per a bicicletes als centres escolars per tal de contribuir a evitar aquest gran col·lapse que patim a les hores d'entrada i sortida dels col·legis. Però, clar, no deixa de ser una actuació parcial, perquè com van els nins des de casa cap a l'escola? I el cas és que no s'ha d'inventar res, tot està dissenyat, totes les estratègies que es diuen de "pacificació del trànsit" estan provades i experimentades. Quan nosaltres feren unes jornades tècniques de mobilitat i accessibilitat del transport, convidàrem l'Ajuntament de Palma i, de fet, vengueren i pogueren veure el que es fa a Europa quant a aquests temes, com es dona prioritat al transport públic, als vianants i al transport no motoritzat. És que coses com les Avingudes, on el vianant ha d'esperar enmig, perquè els semàfors dels dos sentits estan coordinats per donar prioritat als cotxes, són una aberració. Són els cotxes els que han d'esperar. I com es fa això? Doncs es creen unes voreres, lleugerament bombades, de manera que el cotxe té la sensació d'envair un espai per a vianants i no, com passa ara, que el vianant es troba enmig d'una calçada de cotxes. Parl de vianants i de

"Un sistema articulat i continu de carrils-bici a la ciutat és capaç d'absorbir el 25% dels viatges diaris. Es tracta d'una qüestió molt seriosa. Però les bicicletes semblen el diable per a l'Ajuntament de Palma. Manca voluntat política".

transport públic, ja no dic res de bicicletes, perquè les bicicletes semblen ser el diable per a l'Ajuntament de Palma. Això sí, el dia de Sant Sebastià treuen 13.000 bicicletes al carrer. I on són la resta de l'any? El cas és que parlem de coses molt serioses, d'un sistema de transport capaç d'absorbir el 25% dels viatges diaris. Però falta voluntat política.

-Bicicletes, pàrkings en la perifèria, transport públic. Tota una relació de mesures positives que encara hem de veure. Però la realitat no ens du a haver de pensar en mesures negatives?, a pensar en un escenari on s'hauran de limitar els cotxes, el trànsit i la mobilitat?

-Bé, una de les qüestions que tractam, que parlem amb la Conselleria d'Obres Públiques, és el tema de la limitació de la velocitat. La idea que es contempla és de rebaixar el màxim a 100 quilòmetres a les autopistes, 80 km a les carreteres secundàries i convertir els cascals urbans en zones on, com a màxim, es pugui circular a 40 km o a 30 km; fins i tot, en algunes zones més fràgils, a 15 km/h. Reduir la velocitat ja és, per se, un element dissuasiu, reducció reforçada amb més presència de radars fixos i mòbils.

-Aquesta és la raó de fons del projecte de la carretera de Manacor, amb el tall de la velocitat que significa una multiplicitat de rotondes?

-Jo estic totalment d'acord amb el projecte que ha presentat Obres Públiques. Aquí la gent té la mentalitat d'agafar el vehicle i, au, via lliure, quan això ja no pot ser. La cultura del transport passa per utilitzar, sempre que puguis, el

transport públic o vehicles no motoritzats i, si no pot ser, el vehicle privat. I amb les distàncies que hi ha aquí, a les Illes, no es pot pensar de circular amb tota la potència que permeten els motors

dels vehicles. Per tant, les rotondes són un gran element de moderació del trànsit. No podem fer autopistes, perquè les autopistes generen una gran demanda de gent que vol anar aviat, al marge de ser un tall radical i agressiu sobre el territori, sense cap tipus de permeabilitat. Les rotondes permeten la permeabilitat dels accessos i moderar –no retardar com diuen molts– el trànsit. I no creen, ni molt menys, més contaminació, perquè la mínima generació de contaminació es produeix quan se circula a 80 km/h i la màxima quan va a més de 110 km o 115 km. Es tracta d'evitar la sinistralitat, de calmar el trànsit.

-També s'haurà de calmar molts d'usuaris d'aquesta carretera, bastant crispats davant la solució que es vol donar a una via que ja és molt conflictiva.

-És molt difícil d'entendre que la gent, que suporta la lentitud dels accessos a Palma, en canvi no pugui concebre la idea que a les carreteres també tenim problemes de congestió. És que, en part, la qüestió radica que els conductors han de canviar el xip. El nostre objectiu és multiplicar

els esforços, perquè tot això s'arribi a entendre, a través de la difusió del Pla director de transports, a través d'una campanya de seguretat vial que volem llançar i també a través d'un pla pilot de gestió de la demanda que volem engegar en una sèrie de punts, com per exemple a Son Dureta, a alguna gran empresa ubicada als polígons i a la universitat. Volem implicar els sindicats i la gent perquè vegi com amb una bona planificació, a través del transport públic, la bicicleta o compartint els viatges dels cotxes, es pot millorar el trànsit. Si en el cas de la universitat arribam a un acord, ho farem, tal i com s'ha fet a altres universitats, i es veuran els resultats. Però és cert que tot això és lent, entre d'altres raons perquè aquí mai no s'havia fet res en aquest tema. Qüestions que a altres llocs són molt conegudes, aquí has de començar per explicar-les des de zero. Abans, només hi ha hagut preocupació per fer més infraestructures, més autopistes, que, al cap de tres anys, ja estan col·lapsades. I encara ara et surten els representants del PP i et diuen que, quan tornin, faran més autopistes.

-També demana més autopistes el cap de la Direcció de Trànsit, amb l'argument que redueixen els accidents i la mortalitat.

-Corominas és un portaveu del Ministeri de Foment i de Madrid i ja coneixem quina política fan des de Madrid. Quin problema hi hauria a fer les inversions previstes per a carreteres en funció del model que ha triat el govern legítim de les Illes Balears? Per què es rebutja fer aquestes inversions amb un altre model, més sostenible, de foment del transport públic, dirigit a calmar el trànsit? L'única resposta és perquè es fa una política de partit. Cada vegada que surt Corominas i diu tal, tal, tal..., el que hauria de fer és callar i ser respectuós amb la política de transport del Govern de les Illes Balears, que és la institució que té dret a plantejar-la. D'altra banda, el seu argument no és cert. Autopistes ràpides equival a vies insegures. En el còmput final, l'autopista genera més mobilitat, genera més viatges, més velocitat i, en definitiva, més accidents. I, a partir de 130 km/h, la velocitat mata. Al marge que defensar les autopistes significa ignorar el que es fa a altres països, per exemple a Gran Bretanya, on s'ha cancel·lat el pla d'autopistes i s'ha substituït per una estratègia de moderació, de pacificació del trànsit, de sinistralitat zero. Com és que un país tan avançat com el Regne Unit anul·la el seu pla d'autopistes i pretén potenciar la xarxa de carreteres secundàries?

-Finalment a qui hauran de convèncer és a Maria Antònia Munar.

-Les competències en l'execució de carreteres seran del Consell de Mallorca, però el Pla i l'ordenació del transport és competència del Govern. En qualsevol cas, vull dir que les seves declaracions són una passada, més quan la majoria dels batles afectats pel projecte hi estan, encara que amb matisos, d'acord. Crec que s'hauria d'haver assessorat millor abans de parlar, demanar opinió a tècnics competents abans de fer declaracions tan rotundes. Unes crítiques, tan desaforades, a un projecte que garanteix un clar respecte mediambiental són, al meu parer, completament fora de lloc.

"Les declaracions de Maria Antònia Munar en contra del projecte de carretera a Manacor són completament fora de lloc. Crec que s'hauria d'haver assessorat millor".

Un numerus clausus en la matriculació de cotxes?

-Davant una situació circulatoria que comença a ser insuportable, no han pensat a aplicar mesures radicals que vagin més enllà de la limitació de la velocitat?

-En aquests moments només podem parlar de la nostra intenció política. El cas és que comptam amb estudis més que suficients per saber la clara insostenibilitat dels nivells de creixement actual, per saber que ens hem passat. Som conscients que amb el ritme que duim, un 12% anual de creixement de la construcció, un 9,5% del volum de residus, un 12% de consum energètic, un 5% de turisme, un 7% de consum d'aigua i un 5,5% de motorització, no es pot anar enlloc. Tot això són

"Tenim 680.000 cotxes sobre 800.000 persones. Si aquest parc augmenta a un ritme del 5,5% anual, hi ha d'haver alguna manera de neutralitzar-lo".

sobretot a Obres Públiques i Transport: la possibilitat de justificar una mesura que ens permetés limitar el parc automobilístic de les Illes amb criteris mediambientals, per capacitat de càrrega, per petjada ecològica, per contaminació ambiental i acústica, per sobresaturació d'espais públics, etc. En funció d'una sèrie de variables posar una limitació al nombre de matriculacions de cotxes de les Balears.

-Vol dir que, des d'aquí, exposa aquesta proposta?

-Sí, sí. M'encantaria que es limitàs el nombre de cotxes. Tenim 680.000 cotxes sobre 800.000 persones. Si aquest parc augmenta a un ritme del 5,5% anual hi ha d'haver alguna manera de neutralitzar-lo.

Manera radical de fer-ho amb justificacions ambientals? Doncs, limitar les matriculacions, establir un numerus clausus.

-I com es pot articular això legalment?

-Clar, amb el lliure mercat hem topat. Segons les lleis del mercat, nosaltres no podem incidir en l'intercanvi d'oferta i de demanda privada. Ara bé, sí que ho podem fer des del punt de vista mediambiental. Es tracta d'exposar les suficients raons mediambientals que demostrin que es posa en perill el disseny sostenible de les Illes.

-És conscient de l'escàndol que es pot muntar si es proposa aquesta mesura?

-És per això que no l'hem feta pública fins ara. Però és que de cada vegada comptam amb més dades que ens demostren que

això no pot continuar així, que aquests creixements ens duen al col·lapse, que s'han de prendre mesures. Si aquí, amb una sèrie d'estudis rigorosos, científics, comprovables, seguint les directrius de la UE, resulta que no podem suportar un parc superior als 400.000 cotxes i resulta que en tenim 680.000, llavors la irresponsabilitat seria no prendre mesures. I a partir d'aquí, un cotxe que es dona d'alta, un que s'ha de donar de baixa.

"No podem incidir en l'intercanvi d'oferta i de demanda privada. Ara bé, sí que es pot plantejar la limitació de les matriculacions des del punt de vista mediambiental".

barbaritats. I per a nosaltres és fonamental marcar fites. Dir clarament que el primer que s'ha de fer és limitar el creixement turístic i l'urbanístic i, a partir d'aquí, la resta de polítiques sectorials en vénen derivades. La millor política de transports, de residus, d'aigua o d'energia, és la de limitar els creixements turístics i urbanístics. L'estudi de la petjada ecològica ens diu que, per mantenir aquests nivells de creixement, necessitam un 3% o un 4% més de territori i, clar, no podem fer com els Països Baixos i augmentar la superfície sobre la mar. A partir d'aquí, tot sabent que Els Verds no tenim la majoria a aquest govern, vull llançar una proposta molt atrevida,



"Autopistes ràpides equival a vies insegures. En el còmput final, l'autopista genera més mobilitat, genera més viatges, més velocitat i, en definitiva, més accidents".

Miquel Àngel Llauger Llull (Palma, 1925), enginyer de camins, té una idea clara de la importància del transport en relació a les infraestructures viàries i a l'ordenació territorial. Un Pla de transports, al seu parer, ha d'apostar de forma decidida, pel transport col·lectiu. També considera que s'han d'aprofitar les infraestructures actuals per millorar-les abans de fer-ne de noves. En aquest

Un Pla que aprofiti les actuals infraestructures

Antoni Oliver

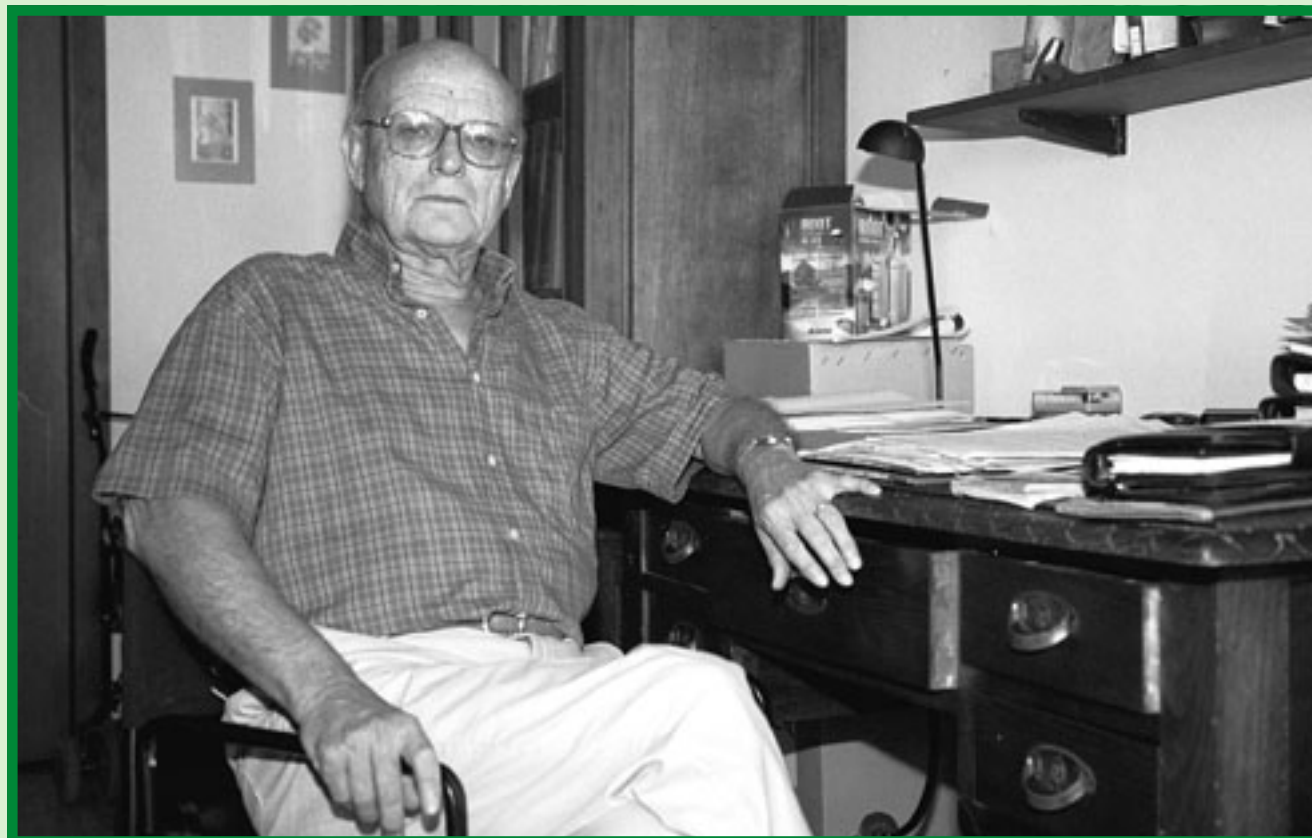
sentit és favorable al desdoblament de la carretera de Palma a Manacor, en lloc de l'autopista, i també creu que aquesta és la millor solució per fer la prolongació d'Inca a Alcúdia. Per afavorir el transport col·lectiu, el Pla de transport ha d'impulsar les estacions intermodals i la connexió de tot el sistema de transports. En definitiva, s'ha de fer una aposta molt decidida per no malbaratar un territori petit com el de Mallorca per fer unes grans infraestructures que resolten problemes puntuals, però que de vegades en creen de nous.

-Com enfocaria vostè un pla de transports?

-En primer lloc s'ha de tenir en compte una cosa i és que les carreteres no tenen valor per si mateixes, sinó que són al servei d'alguna cosa. Un edifici també està en funció d'una manera de viure, però un edifici pot ser una obra d'art i una carretera és un element molt més funcional. La idea bàsica, i que s'ha de repetir bastant, és que hi ha una relació íntima entre ordenació del territori i transport. Les possibilitats que un territori ofereix, perquè té recursos, perquè té unes condicions aptes d'edificabilitat, bon clima, una terra bona, etc., fan que la gent s'hi assenti. Neixen els nuclis urbans i, lògicament, els habitants d'aquests nuclis necessiten relacionar-se entre si i hi ha una demanda de transport i de mitjans de transport. El que passa és que aquest lligam tan fort que hi ha, sembla, moltes vegades, que no es té en compte i es prenen decisions en ordenació del territori i en matèria urbanística, sense considerar el transport que aquesta activitat generarà.

-Quins exemples hi ha d'aquesta disfunció entre ordenació i transport?

-Per exemple, es pren la decisió que la universitat ha de ser on és... i han passat molts d'anys i encara no està resolt el tema de l'accés a la universitat. No es podia prendre aquesta decisió sense resoldre aquest tema. Es fa l'hospital de Palma II i ara a corre-cuita s'ha de fer l'accés. Igual en el cas del Parc BIT, que no té un accés clar i tant de bo almenys tengués una finalitat clara! El fet és que es prenen decisions que afecten l'ordenació del territori, però no es té en compte el volum de trànsit que pot generar aquesta activitat nova i, aleshores, sorgeixen aquests problemes. També hi ha casos que demostren aquest lligam, quan determinades actuacions poden millorar la situació del transport. Si fugim de les grans àrees monofuncionals o de les



grans concentracions dedicades a una mateixa funció, el transport millora.

-Pot posar alguns exemples?

-Les grans concentracions de centres escolars, creen uns problemes de transport impressionants. El fet que a Manacor s'hagi fet un hospital i que la gent de l'entorn no hagi de venir a Palma, millora el transport i el fet que s'hagin fet hospitals a Alcúdia i a Muro, exactament igual. O el fet que als pobles s'hagin creat instituts, per exemple, fa que la gent necessiti menys fer viatges llargs. Hi ha d'haver una distribució de serveis i evitar aquestes àrees monofuncionals. És a dir, primer s'han de tenir en compte totes aquestes coses respecte de l'ordenació territorial i després entrar en el tema de les infraestructures de transport, tipus de carreteres, tren, etc.

FILOSOFIA DEL PLA DE TRANSPORTS

-Quina és la filosofia d'un pla de transports?

-Un pla de transports ha de néixer d'uns estudis tècnics previs de mobilitat de la gent, per saber on vol anar la gent, on necessita anar, entre quins punts es mou, etc. Això es pot fer de diferents maneres, es fan unes enquestes i també hi ha simulacions matemàtiques per veure com els diferents nuclis atreuen aquesta mobilitat, etc. Aquest estudi de mobilitat marca unes determinades direccions, aleshores s'ha de veure quina infraestructura s'ha d'emprar per donar-los resposta. La infraestructura tradicional, única quasi, ha estat la carretera, perquè a partir dels anys seixanta ja es comença a desmantellar el tren, i el nombre de cotxes comença a augmentar. Arriba un moment que el trànsit per carretera crea uns problemes grans. Fan falta unes carreteres més amples amb una capacitat més gran, que permeten una velocitat major i es produeixen uns impactes ambientals molts forts enfront dels quals, afortunadament, cada vegada hi ha una sensibilitat més gran. Crec que en un pla de transports en una situació com la que tenim aquí, amb problemes de congestió de les carreteres i un territori petit, s'ha d'ocupar el menys possible. Una política de transports ha d'anar bàsicament encaminada a afavorir els transports col·lectius que fonamentalment són dos: l'autobús i el tren.

-Quines característiques han de tenir aquests transports col·lectius?

-En primer lloc s'ha de dir que els transports col·lectius tenen un desavantatge enfront del cotxe i és que sense carreteres no podem viure i sense tren sí. És a dir, el transport col·lectiu sempre té un punt més feble i els transports col·lectius mai no poden substituir totalment el cotxe per a totes les necessitats. Ara, quines condicions han de tenir els transports col·lectius per ser eficaços? Han de tenir quatre condicions bàsiques: d'una banda han de ser freqüents. Joestic un parell de mesos a l'any a Alcúdia i quan jo treballava a Palma baixava en cotxe, perquè no hi havia freqüència, i quan sortia de l'oficina a les tres no tenia un servei fins a les cinc; vull dir amb això que hi ha d'haver una freqüència adequada, perquè la gent, avui en dia, el que no pot fer és perdre dues hores esperant un autobús... o quatre! La primera condició és una bona freqüència. També ha de ser acceptablement còmode, acceptablement ràpid i com més econòmic millor. La gent no sap valorar el cost

que té l'ús del cotxe particular. Avui en dia qualsevol empresari que paga als seus empleats els quilòmetres que fan amb el seu cotxe, sap que per menys de quaranta pessetes quilòmetre no hi ha ningú que agafi el cotxe. Els transports col·lectius han de tenir aquestes condicions, a més de seguretat. També hi ha un factor, i és que les administracions no acaben de prendre una opció clara en favor del transport col·lectiu. Si realment l'Administració està convençuda que el transport col·lectiu representa una millora, hauria de subvencionar-lo, perquè en qualsevol cas el transport privat en cotxe per les carreteres sí que està subvencionat, perquè l'Administració paga el manteniment de les carreteres que ha fet. Si l'Administració, mitjançant un sistema de transport col·lectiu pot estalviar-se determinades inversions en la millora de la xarxa viària, ho ha de fer. A més, ho podria fer per unes raons de tipus econòmics i també ho podria fer per raons mediambientals, perquè els transports col·lectius són molt menys contaminants que el cotxe normal i la seguretat augmenta molt més.

UNA CONCEPCIÓ GLOBAL

-Què més hauria de contemplar un pla de transports?

-El Pla de transports hauria de contemplar els transports en la seva globalitat. És a dir, a mi el que em sembla absurd és que el servei de transports no es consideri com a part d'un sistema. Un senyor és el concessionari de la línia de Palma a Alcúdia, l'altre de Palma a Lluçmajor i l'altre del tren de Sóller. Si volem afavorir el transport col·lectiu hi ha d'haver un ordre en tot això. Un senyor d'Andratx que volgués anar a Lluç hauria de poder agafar un bitllet a Lluç, és a dir, poder utilitzar autobús, tren i una altra vegada autobús. A Suïssa, per exemple, agafes un bitllet Zurich-Laussane i prens un tren, després un vau-xell que creua el llac i després una altra vegada el tren. És a dir, s'ha d'implantar el bitllet únic, és un sistema d'una gran eficàcia i ha d'anar unit a la possibilitat de connexió entre diferents mitjans de transports. És a dir, manca una terminal d'autobusos perquè un senyor que ve de fora de Palma, pugui agafar un altre autobús o un tren. Fan falta estacions intermodals, amb diferents modes de transports, però les estacions del mateix mode de transports també han d'estar juntes, perquè en cas contrari arribes a un lloc i has d'agafar un taxi per anar a cercar un altre autobús. Ara encara s'han d'agafar alguns autobusos a bars. Per anar a Valldemossa has d'anar al bar Can Meca, per exemple. Me'n record que uns anglesos em demanaren d'on sortia l'autobús de Valldemossa i els vaig enviar cap a Can Meca i els vaig dir que Can Meca era un cafè, i no podien entendre que un autobús sortís d'un cafè. Hi ha d'haver unes estacions intermodals, perquè si volem potenciar el servei ferroviari, els autobusos i el tren han d'estar junts, han de tenir la mateixa terminal. Això és absolutament necessari. Ara han fet una nova estació d'autobusos al pont del Tren, on encara no hi van tots, que és massa lluny. De la plaça d'Espanya al pont del Tren hi ha 500 metres i crec que són molts. Fa un temps jo defensava una idea i ningú no em va fer cas. Es tractava de posar el tren de Sóller a la mateixa estació que el tren d'Inca. El tren de Sóller tenia a aquell

"Jo crec que si un Govern té una línia ideològica segons la qual es pronuncia a favor del desdoblament de calçades i de no autopistes, pot trobar arguments perfectament acceptables per defensar-la".

moment una concessió que acabava en deu anys i es podia negociar amb ells, i fer la terminal d'autobusos en els terrenys del tren de Sóller i fins i tot es podrien unir les dues estacions amb un pas subterrani còmode i així es podria aconseguir fàcilment aquesta intermodalitat, això ho vaig predicar fa uns temps i ningú no em va fer cas. A la nova



estació d'autobusos han habilitat un carril per poder entrar des de les Avingudes, cosa que abans no es podia fer, però en qualsevol cas, aquesta estació nova d'autobusos no té bons accessos ni una bona sortida per poder repartir per tot Mallorca els autobusos. Les idees bàsiques són aquestes: un pla de transports és absolutament necessari perquè sense ell podem dir que seria il·lògic fer un pla de carreteres, no obstant això, s'ha fet un pla de carreteres sense fer un pla de transports. D'altra banda crec que és absolutament necessari,

que ha d'anar obertament a favor del transport públic, per raons socials i mediambientals i que el transport col·lectiu necessita aquestes condicions que he esmentat i l'Administració ha de fer possible el seu compliment. Les terminals han de ser intermodals no només a Palma, sinó als diferents pobles.

"Una política de transports ha d'anar bàsicament encaminada a afavorir els transports col·lectius que fonamentalment són dos: l'autobús i el tren".

litzar quines possibilitats ofereix la xarxa viària actual. És a dir, per exemple, Palma-Llucmajor té dues vies, la prolongació de l'autopista i l'antiga carretera. Per anar a Felanitx, també hi ha dues vies, fins i tot hi ha una línia d'autobús que va per un lloc i una altra per l'altre: un per Campos i un per Porreres. La de Porreres amb una molt mala carretera. Si s'agafa la xarxa viària actual i se'n fa un condicionament adequat, és a dir, fer unes carreteres on es pugui anar a 70 km/h, amb dos carril de 3,50 metres i una petita voravia, tot millorant-ne les condicions, després podrem veure quina capacitat tenen de moure la gent. Jo puc saber amb una enquesta quanta gent vol anar de Felanitx a Palma o aplicar un model matemàtic per saber-ho. Però en primer lloc s'ha de saber quin rendiment es pot treure de la xarxa viària actual.

-Quin tipus d'infraestructura seria l'adequada, ara que hi ha el debat d'autopistes, desdoblaments, com es pot redistribuir el trànsit, etc.?

-La veritat és que alguna vegada he pensat què faria jo si tengués la responsabilitat de les carreteres avui. Possiblement el primer que s'hauria d'haver fet és ana-

LA POLÈMICA DE LES AUTOPISTES

-Autopistes o duplicacions de calçada?

-Aquest és el tema que avui en dia més es debat a la premsa. A mi hi ha una cosa que m'ha sorprès molt de la Conselleria de Transports. Aquest estiu ha sortit a la premsa una campanya en contra del projecte de carretera Manacor, tram fins a Montuïri, i des de la conselleria es diu que el projecte no és definitiu, que si s'ha de canviar es canviarà, és a dir,

"El Pla de transports hauria de contemplar els transports en la seva globalitat. El que em sembla absurd és que el servei de transports no es consideri com a part d'un sistema".

em sembla que hi ha una manca de convenciment en les solucions que proposen. No he vist raonaments massa tècnics per oposar-se a aquest projecte de desdoblament de la carretera fins a Montuïri, són intuïtius. Es pot admetre una defensa de la duplicat de calçada i de les rotondes, i per fer-ne la defensa podrien dir algunes coses que no s'han dit. En primer lloc es podria dir que una carretera duplicada ocupa menys territori, no té necessitat de vies de serveis, etc. En segon lloc que permeten manco velocitat, a una illa on la distància més gran són 80 quilòmetres i tenint en compte que en un percentatge molt gran d'accidents la velocitat hi té a veure, és un argument positiu, i conscientment podem acceptar que la velocitat mitjana passi dels 90 km/h als 70 km/h. La reducció de velocitat també suposa menys consum, menys contaminació, i a més es redueix el nombre d'accidents, és a dir, es guanya en seguretat. Després s'ha de fer un càlcul per saber quina capacitat té una carretera com aquesta projectada amb dos carrils en un sentit i dos en l'altre. Segons els càlculs cada carril pot absorbir dos mil cotxes, és a dir, quatre mil en un sentit i quatre mil en l'altre, en total vuit mil cotxes/hora. Un temps s'estimava que el nombre de cotxes que passaven al dia era deu vegades el de l'hora punta i podem estimar que aquesta carretera duplicada té una capacitat, almenys, per a vuitanta mil cotxes dia. Quin volum de trànsit hi ha per la zona d'Algaida i Montuïri?, doncs devers quinze mil cotxes, però parlem de fer una carretera amb una capacitat per a vuitanta mil. Si a tot això s'uneix que per anar a Manacor es posa un tren, es reduirà més el trànsit per carretera... Tot i això no he vist, per part de l'Administració, una defensa raonable, amb xifres i arguments, d'aquests projectes. Jo estic disposat a defensar que per raons mediambientals i de seguretat és més important tenir la confiança d'anar a Montuïri amb seguretat... en lloc de disset minuts podem necessitar-ne vint-i-tres, però sense embussos i amb una carretera segura. És molt més important anar tranquil quant a seguretat i també tranquil en el sentit que com a màxim per anar a Montuïri et torbaràs devers vint-i-cinc minuts, sense col·lapses.

-Com es podria millorar l'altre gran eix, cap a Alcúdia?

-Jo crec que si un Govern té una línia ideològica segons la qual es pronuncia a favor del desdoblament de calçades i de no autopistes, pot trobar arguments perfectament acceptables, per defensar-la. És a dir, per coherència s'ha de fer un desdoblament de calçada d'Inca a Alcúdia, encara que seria més còmode prolongar l'autopista. Si es prolon-

ga l'autopista, és clar que el trànsit serà més ràpid, hi haurà un poc més de capacitat, encara que no massa més. La veritat és que una autopista no té una capacitat molt més gran que una carretera desdoblada. Al desdoblament de calçada se li retreu que les rotondes redueixen velocitat i això tampoc no és dolent, fins i tot és bo. L'altre inconvenient del desdoblament és que ha de donar accés a la propietat dels voltants i la voravia a certs llocs es transforma en una via d'incorporació del trànsit general i n'hi ha que creuen que aquesta possibilitat d'accés a través de la propietat dels voltants podria suposar un major perill. A mi em preocupaven molt les causes d'accidents i sempre examinava els comunicats d'accidents, i he de dir que les causes d'accidents per sortides de finques no són massa freqüents. Hi ha més perill als encreuaments que no als accessos. Si ha de ser autopista o no la prolongació fins a Alcúdia, és un problema ideològic i em resulta perfectament acceptable que per fidelitat a un programa i a una manera de pensar, bàsicament fonamentada en temes ecològics i econòmics es defensi la possibilitat d'un desdoblament de calçada, em sembla bé.

LES GRANS INFRAESTRUCTURES GENEREN TRÀNSIT

-També s'ha de tenir en compte que una autopista genera trànsit més ràpidament que una carretera.

-Les autopistes generen trànsit, aquest és un fet. Quan es va fer l'autopista de Son Sant Joan, amb un desviament cap a la platja, a la Platja de Palma no hi vivia pràcticament ningú. Es fa l'autopista: la Platja de Palma es posa a deu minuts de Palma i la gent comença a viure-hi. Quan es va fer l'autopista de Palmanova, el nombre de restaurants i hotels al port d'Andratx va augmentar d'una manera espectacular, perquè hi havia una gran facilitat d'accés. Quan la taxa de creixement de trànsit a una carretera convencional era de l'ordre del 3% al 5%, a una autopista es parlava del 12% i del 15% anual. És a dir, una autopista genera trànsit i qualsevol millora d'una carretera genera trànsit també.

-Respecte del transport marítim i aeri, quina política s'hauria de seguir?

-Dins l'elaboració del Pla de transports s'han contractat una sèrie d'estudis i un d'ells és el del transport interinsular. El transport interinsular s'ha de tenir absolutament en compte. Ara sembla que el port de Palma vol redistribuir el trànsit de passatgers i el de mercaderies. Si duen al dic de l'Oest les mercaderies, no sé si la rotonda de Portopí bastarà, perquè tot el trànsit de mercaderies hi haurà de sortir per prendre la via de cintura, perquè no pot passar pel Passeig Marítim i si els passatgers vénen a la terminal de

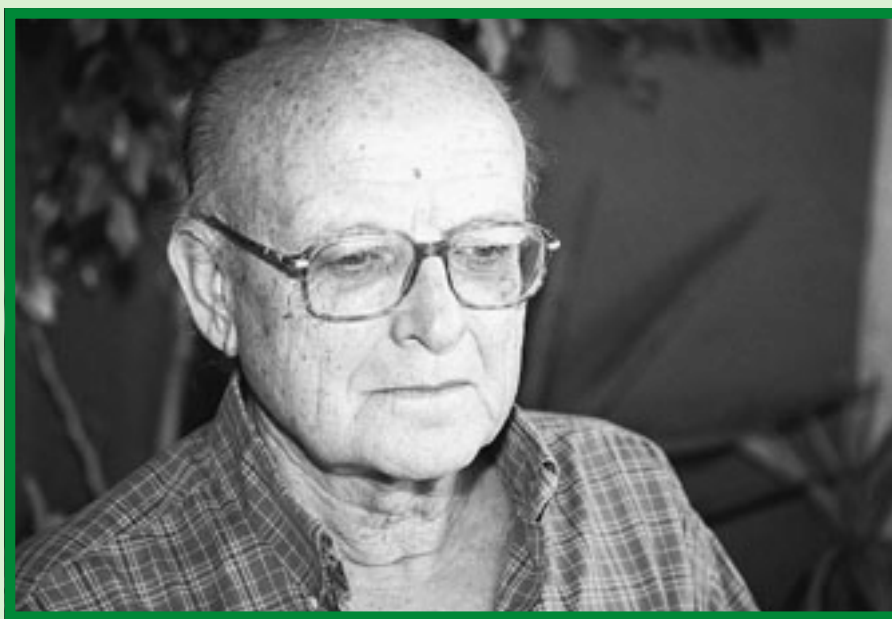
Palma es poden produir uns moments de punta que s'han de tenir en compte. Abans els vaixells eren de passatge i càrrega i ara hi ha passatge tot sol o passatge amb cotxe i vaixells de càrrega, bàsicament per portar contenidors. El problema del trànsit marítim pot ser la tremenda estacionalitat. El que és clar és que el concepte d'intermodalitat s'ha d'aplicar també a les terminals aèries i marítimes. Un

"Moltes vegades es prenen decisions en ordenació del territori i en matèria urbanística, sense considerar el transport que aquesta activitat generarà".

senyor que baixa del vaixell o de l'avió ha de poder connectar immediatament amb un sistema de transport i no ha d'haver d'esperar tres hores per agafar un autobús. També la intermodalitat, bitllet únic i connexió s'ha de donar a les terminals marítimes, quan baixes del vaixell has de poder connectar immediatament amb un sistema de transport.

-Un tren a l'aeroport li semblaria bé?

-A l'aeroport de Palma el trànsit xàrter representa de l'ordre del 80%. Les persones que vénen en xàrter tenen inclòs el transport de l'aeroport a l'hotel, els vénen a cercar amb un autocar i els duen a l'hotel i a l'inrevés. D'entrada,



hi ha un 80% de la gent que va a Son Sant Joan o en ve, que no utilitza el transport col·lectiu regular. S'haurien de fer estudis.

-També s'ha parlat de fer un tren cap a la universitat, li sembla justificat?

-No tots els estudiants i personal viuen devora de la plaça d'Espanya, i s'ha de veure si agafaran el cotxe per anar a cercar el tren o si per fer tres quilòmetres més ja aniran directament en cotxe fins a la universitat. No ho sé. En definitiva, som poc amic de resoldre per intuïció les coses, s'haurien d'estudiar aquests temes, fer unes enquestes. Hi ha molta gent que fa feina a l'aeroport i a la universitat, però no es pot treballar per intuïcions, s'han de fer els corresponents estudis.

L'increment de les infraestructures ja no és la solució per resoldre els problemes de mobilitat, perquè de cada vegada estan més saturades. El futur és aconseguir major seguretat, major eficiència i major capacitat de les infraestructures de transport existents,

necessitats de mobilitat de la nostra societat. Com diu Joana Maria Seguí, aquestes tecnologies no són la solució màgica als problemes territorials i de transport, però es poden utilitzar com un instrument de canvi dins les societats contemporànies.

Un transport intel·ligent per a una mobilitat sostenible

Magdalena Cortès

aquests són els criteris que guien el que ha de ser el model de transport del futur. El conflicte entre mantenir i incrementar el nivell de mobilitat de la població i, al mateix temps, no contaminar més i fer que aquesta mobilitat sigui sostenible es pot resoldre si es prenen com element fonamental del transport del futur les tecnologies de la informació. Joana Maria Seguí s'ha dedicat a investigar el desenvolupament dels transports, i quan a l'any 1993-1994 a Europa comença l'estratègia de la societat de la informació també s'interessà per aquest tema. La societat de la informació és una qüestió poc tractada pels geògrafs, però la tendència és d'estudiar els transports i les comunicacions conjuntament, tant pel que fa a les polítiques comunitàries, com per les inversions en recerca i desenvolupament de la Unió Europea. El transport intel·ligent esdevé una via cap a una mobilitat que sigui sostenible i que, a més, pugui donar resposta a les

Al futur serà difícil reduir les necessitats de transport, ja que les societats desenvolupades tendeixen a augmentar el nivell de mobilitat, per a Seguí, els transports del futur haurien d'ajudar a funcionar el territori, i per això les polítiques d'ordenació territorial han de ser pensades i dissenyades simultàniament a les de transport.

El model territorial que es genera a Mallorca, fruit del desenvolupament de la indústria turística, es caracteritza per la litoralització, i en els últims anys, per l'aparició d'urbanitzacions a l'interior de l'illa en forma d'agrupacions de cases, a conseqüència de la saturació i de les restriccions en altres zones. Es tracta d'una planificació territorial que no integra els transports ni preveu satisfer les necessitats de mobilitat dels habitants d'aquestes zones aïllades. És necessari un canvi de perspectiva que, per a Joana Maria Seguí, passa necessàriament per la introducció dels transports dins la planificació territorial i per la potenciació del transport públic, una nova visió que és actualment sobre la taula, però que encara té pendents de resoldre molts errors del passat.

-Quin és model de transport que es planteja a les nostres societats? Cap on es vol anar?

-Avui en dia, des dels anys noranta a Espanya i als Estats Units i des de finals dels vuitanta al Japó i a Europa, es parla de l'aplicació de les tecnologies de la informació de la comunicació al transport, s'interrelaciona el transport real amb el transport de la informació i es parla dels sistemes de transport intel·ligent.

En un moment determinat ens trobam en la següent tessitura: les societats desenvolupades necessiten incrementar la mobilitat per continuar satisfent els nivells d'economia i de qualitat de vida que han assolit en els últims vint anys, però aquest increment de la mobilitat ja no es pot dur a terme mitjançant un augment constant d'infraestructures. Primer perquè les infraestructures en aquest moment es troben absolutament saturades i, per tant, no es pot continuar solucionant els problemes de transport dins les ciutats amb l'increment de les vies per a la circulació, ni de transport públic ni individual, tampoc no es poden continuar incrementant les entrades o sortides de les ciutats

Joana Maria Seguí va néixer el 9 de desembre del 1956 a Ciutadella de Menorca i va venir a viure a Mallorca als dotze anys. És llicenciada en grau en geografia (1981) i doctora en geografia des de l'any 1987 per la Universitat de les Illes Balears, amb una tesi doctoral que estudiava la mobilitat pública i privada a Palma de Mallorca. És professora a la UIB des de l'any 1980 i professora titular en geografia humana des de l'any 1989 al departament de ciències de la terra. La seva línia de recerca sempre ha estat els sistemes i xarxes de transport. L'estudi del transport l'ha portada a l'estudi de la societat de la informació i els fluxos d'informació, que forma part de l'estratègia pública Parc Bit. Enguany ha participat a l'estudi "L'aeroport de Palma, impactes econòmics i territorials", encarregat per AENA a un equip multidisciplinar de la UIB. Dins la UIB, a més, ha ocupat diversos càrrecs com el de vicerectora associada, directora del secretariat tècnic d'accés, delegada del rector. Des d'octubre del 1999 és directora de l'Escola d'Hoteleria.

amb macroartèries per facilitar la fluïdesa, perquè no hi ha més espai i perquè com més s'incrementen les infraestructures més se saturen, perquè continuament hi ha colls de botella. Es comença a parlar de l'aplicació de sistemes de transport intel·ligent al transport, els objectius fonamentals del qual són obtenir una major seguretat, una major eficiència i una major capacitat de les infraestructures que tenim, i això anirà encaminat a aconseguir un transport mediambientalment correcte i durarà que els sistemes de transport intel·ligent puguin aconseguir una mobilitat sostenible que s'aconsegueix amb l'aplicació d'aquestes noves tecnologies al funcionament del transport.

Per exemple, dins del transport públic, des dels anys setanta a quasi totes les ciutats espanyoles, i a moltes ciutats europees, existeixen el que es diuen els "Sistemes d'Ajuda a l'Explotació" (els SAE), l'EMT té un SAE, són sistemes en els quals el vehicle del transport públic du incorporat un ordinador connectat a un centre de control que permet, amb una obertura automàtica de portes, un control en temps real del funcionament dels autobusos, això permet que la flota sigui eficient sense necessitat d'incrementar-la.

-Què ha provocat aquest canvi en el model de transport?

-Hem passat del model de transport de l'època fordista o l'època industrial dura, que era un transport de masses en el qual totes les puntes horàries eren les mateixes, a una època postfordista que és més un transport segons la demanda i, per tant, no és un transport amb una infraestructura fixa, amb un horari fix i amb un ritme fix, sinó que va més en funció de les demandes dels ciutadans. Dins les ciutats tant el transport públic com el transport privat canvien el funcionament. El canvi d'hàbits socials i de la societat (el teletreball, la fragmentació de les vacances, la societat més envellida....) provoca un canvi d'hà-

bits dins la mobilitat i els sistemes de transport intel·ligent ajuden en aquest canvi de mobilitat i fan que la mobilitat sigui més adaptada i, per tant, sostenible. Per exemple, també hi ha sistemes d'informació al conductor: que el cotxe estigui connectat a un sistema mòbil de telecomunicació com pot ser un GPS i que et pugui dir en temps real quan aquella via està o no congestionada i quina és la ruta alternativa que has de prendre, això implica que molts de cotxes puguin ser vehicles intel·ligents perquè disposen d'un sistema de guiament automàtic. Això seria una societat del futur, però no és tan futur, perquè això ja entra actualment a molts de països.

LES CARRETERES INTEL·LIGENTS

-També a les Balears?

-Vaig veure l'altre dia al diari un projecte de carretera intel·ligent a la carretera de Valldemossa, i això vol dir que la carretera hauria de tenir un sistema d'informació implementat que permetés que, des d'un centre de control, s'informi de quan aquella via és doble o triple... tot això funciona amb l'aplicació de la telemàtica i la informàtica als transports. Avui en dia, les noves perspectives dins transport i geografia del transport no pretenen incrementar la velocitat sinó l'eficiència i la capacitat de la infraestructura existent, i això es fa a través d'una implementació d'aquestes tecnologies.

-Quin és l'aspecte més important d'aquestes tecnologies del transport?

"El canvi d'hàbits socials (el teletreball, la fragmentació de les vacances, la societat més envellida...) provoca un canvi d'hàbits dins la mobilitat i els sistemes de transport intel·ligent ajuden en aquest canvi de mobilitat i fan que la mobilitat sigui més adaptada i, per tant, sostenible".



-El que fa eficient el sistema és una comunicació en temps real de cada un dels mitjans que es mouen dins d'un territori limitat, per fer-los eficients i per donar-los una capacitat major. Sembla ciència ficció, però això fa anys que existeix i s'aplica a l'espai aeri, al transport marítim i al terrestre mitjançant, per exemple, el control amb semàfors. Es tracta que tot això que existeix i moltes més coses que es puguin aplicar als nous sistemes de transport puguin ser factibles. Aquesta és una de les línies prioritàries dels programes de R+D d'Europa, dels Estats Units, de Canadà i del Japó, es tracta de projectes amb *partenariat* públic i privat, perquè les empreses automobilístiques estan molt interessades a treure cotxes amb sistemes de monitorització automàtics. Així mateix, el mateix transport també evoluciona cap a una tecnologia que sigui mediambientalment sostenible amb vehicles elèctrics, autopropulsats...

"Els sistemes de transport són l'esquelet de la societat i dels sistemes urbans i interurbans, no podríem parlar del funcionament econòmic de les grans revolucions industrials si no fos pel gran avanç del transport marítim, no podem parlar de turisme si no parlem de transport aeri".

les ciutats i en el transport interurbà, que és la majoria del transport, es faci amb un sistema de transport intel·ligent. Així mateix s'han de tenir en compte les noves pautes de comportament social a partir de la introducció de les noves tecnologies.

-A l'hora de planificar un model de transports, el criteri mediambiental sempre queda per darrere d'altres, com seguretat i eficiència?

-Si ens regim per les directrius de la política comuna de transports de la Unió Europea, no. El concepte medi ambient i el terme sostenibilitat són al mateix nivell que la seguretat, la capacitat i l'eficiència. El que passa és que sembla, i això no m'agradaria que es malinterpretàs, que el disseny de les xarxes sempre s'ha fet des del punt de vista dels enginyers i el concepte sostenibilitat ha quedat més relegat que altres conceptes, ha primat més la comunicació. També hem de tenir en compte que el concepte sostenibilitat tampoc no era necessari fins fa poc temps, es va implementar a partir de l'any 92, a la Cimera de Río, fruit de la necessitat, quan es veié que les coses s'han de solucionar a partir d'una integració major amb el medi ambient.

Sostenibilitat no és fer una carretera plena d'arbres, això és un disseny ambientalment poc agressiu. Un altre element del transport sostenible és el transport lent, la necessitat de transport lent a l'entrada de les ciutats, perquè els grans accidents que es produeixen a les entrades de Palma són causats per mor que es ve d'una macroautopista de quatre carrils per entrar a unes vies que no poden aguan-

tar un trànsit de 25-30 km/h, això necessita una adaptació, que és el que s'anomena les polítiques de trànsit lent.

NOUS HÀBITS DE TRANSPORT

-La introducció de les noves tecnologies provoca que disminueixin les necessitats de transport dels ciutadans?

-Als anys vuitanta hi va haver una gran polèmica sobre si les telecomunicacions contribueixen a substituir els transports, però aquesta discussió avui en dia ja no hi és. Les telecomunicacions no són un element de substitució dels transports, són un element de complementarietat a la seva mobilitat. Les societats d'avui en dia són més mòbils que fa deu anys i hi ha més telecomunicacions, això vol dir que els moviments són diferents, segurament una persona que fa teletreball no té la necessitat diària de traslladar-se a les 8 h i a les 15 h, però té altres necessitats de contacte. Hi ha d'altres mobilitats que sí s'han pogut substituir o apaivagar a través de les tecnologies, per exemple, el sistema de videoconferència aplicat a una educació a distància ha eliminat els viatges de molts d'alumnes, les vendes a través d'Internet... per tant hi ha hagut un canvi d'hàbits i de comportament social causat per la introducció d'aquestes noves tecnologies.

-Què empeny què, les noves tecnologies el canvi d'hàbits o el canvi d'hàbits les noves tecnologies?

-Jo crec que és un procés sinèrgic, què és primer l'ou o la gallina? Les noves tecnologies es comencen a implementar dins la indústria de la informació, això fa que parlem d'economia de la informació i quan aquestes tecnologies s'apliquen socialment a molts d'àmbits, parlem de societat de la informació. Les noves tecnologies primer s'experimenten a nivell econòmic i a nivell mercantil, quan això funciona s'apliquen a tots els àmbits socials, i aquí és quan canvien els hàbits. Tots els comportaments tenen un element de mobilitat: els comportaments de l'hàbit de compra, de treball, d'estudi, de viatge d'oci...

Els sistemes de transport són l'esquelet de la societat i dels sistemes urbans i interurbans, no podríem parlar del funcionament econòmic de les grans revolucions industrials si no fos pel gran avanç del transport marítim, que va impulsar els primers processos de globalització i internacionalització del comerç, no podem parlar de turisme si no parlem de transport aeri. Els transports han mogut les economies, han permeabilitzat els territoris, ens han apropiat a territoris llunyans, i l'aplicació de les tecnologies ha fet que tot això encara sigui més fàcil i més possible. La gent mai no havia viatjat com ara, perquè els processos de globalització econòmica, que fan que la població es mogui d'un lloc a un altre per anar a fer feina, també fan que aquesta població viatgi per anar a veure la família i els amics durant les vacances, i impacta sobre la mobilitat a nivell internacional.

Per tant avui en dia la mobilitat ha augmentat, perquè els transports han pogut disminuir costos gràcies als avanços tecnològics i als processos de desregularització que fan que qualsevol companyia pugui utilitzar qualsevol aeroport com a centre, això fa que s'abarateixin els costos i s'incrementi la mobilitat. Es tracta de processos mundials, no podem parlar del transport si no és dins d'un mercat d'internacionalització de mercaderies i de passatgers.

BALEARS: NECESSITAT D'ACTUACIÓ INTEGRAL

-Parlem de Balears. És necessari un canvi de mentalitat? Vostè parla d'aconseguir l'eficiència dels vials mitjançant les noves tecnologies i aquí encara no ha quedat resolta la discussió: autopista, sí o no. Anam al darrera de la resta d'Europa?

-A Europa no és que s'hagin deixat de construir autopistes ni carreteres, però la política comuna de transport ha potenciat la implementació del tren d'alta velocitat per apropar les grans capitals europees i la política de cohesió europea social tracta d'afavorir les zones amb poca infraestructura, perquè quan un territori està ben connectat té més possibilitats de creixement econòmic. Per tant, no és que s'hagi deixat de construir, però s'estudia això tenint en compte que hi ha les noves tecnologies que permetran major seguretat, major eficiència i major capacitat, aquesta és la màxima que s'ha de tenir present en tots els modes de transport.

Mallorca, Balears, és un territori molt limitat i abans de construir qualsevol nova infraestructura el que s'ha de mirar és de rendibilitzar la infraestructura existent a través dels nous sistemes, per millorar la vella infraestructura com a viari alternatiu i per incrementar amb mínims la capacitat de la infraestructura actual per continuar aprofitant el nombre de cotxes existents. Per tant, no vol dir que s'hagi de construir més, ara, si em demana: s'ha de construir una nova autopista? Jo particularment pens que no, pens que s'ha d'aprofitar el sistema viari existent i que s'han de potenciar alternatives de viari ja existent, tot ampliant carreteres velles i sense hipotecar de cara al futur el transport que tenim.

L'alternativa d'un tren és fantàstica, és un transport públic, col·lectiu i manco contaminant, que té una capacitat de transport molt major que el cotxe i que recupera antigues vies de ferrocarril.

Ara bé, també és cert que el concepte de mobilitat sostenible implica un canvi de comportament i mentalitat per part dels ciutadans que és difícil, però és necessari que hi hagi una política pública que impulsi aquesta nova alternativa i faci canviar el ciutadà.

-Una altra cosa que determina el model de transport és la planificació territorial, que és un altre dels temes pendents de resoldre a les Illes.

-Aquí tenim el fet que, sobretot a la costa, s'ha anat cap a una litoralització de les urbanitzacions que ha tengut molt poc en compte les necessitats de comunicació d'aquestes urbanitzacions. S'ha construït amb una visió poc integrada del transport dins la planificació territorial, per tant el que s'ha de fer és solucionar els problemes de mobilitat a les zones prèviament construïdes de la manera més sostenible.

És fonamental la integració de la política de transport dins la política territorial, no es pot comprendre una planificació territorial si no és amb una política clara de transport dins d'aquest territori, perquè no hi hagi un desajust territorial molt fort entre unes expectatives de mobilitat d'una població que no es poden complir, que és el que passa ara. I això també passa molt a les ciutats, l'aparició de noves zones perifèriques sense tenir una política clara, integrada, de transport ha provocat que hi hagi zones incomunicades del centre de les ciutats. Ara que es parla de la mo-

ratòria urbanística es diu que el gran problema són les cases parellades, i és que el gran problema d'aquest tipus de construccions és que les densitats que generen són molt baixes, perquè són unifamiliars, i les línies de transport



col·lectiu són molt poc rendibles, i el cost l'ha de pagar la ciutadania. Per tant, quan es pensa en noves perifèries i noves urbanitzacions s'ha de preveure quina mobilitat han de tenir les poblacions que hi aniran a viure.

-Pensa que som a un moment de canvi del model de transports a Balears?

-Jo pens que les noves directrius, tots els estudis de viabilitat, de transport sostenible... que ha anat encarregant la Direcció General de Mobilitat i Educació Ambiental fan que es produeixi un canvi important en les noves polítiques a seguir, també es produeix un canvi important amb la recuperació del tren. Aquesta nova sensibilitat ambiental jo crec que es veu en les actuacions prèvies a la implementació de qualsevol nou viari.

-Palma és un cas a part?

-És un cas a part i no ho és. A Palma les polítiques que encara hi ha d'ACIRE són de l'any 1979, o sigui que Palma és un exemple de polítiques públiques de restricció de l'ús de l'automòbil dins la ciutat. La meua idea és que això són pegats si no es té en compte una política integral de transport sostenible dins la ciutat i això és difícil, perquè s'han d'habilitar aparcaments perifèrics, s'ha de canviar el sistema de transport col·lectiu, i tot això s'ha d'integrar amb una política més restrictiva dins l'interior de la ciutat. Palma requereix d'una política integral, les mesures aïllades són pegats.

"Els transports han mogut les economies, han permeabilitzat els territoris, ens han apropiat a territoris llunyans, i l'aplicació de les tecnologies ha fet que tot això encara sigui més fàcil i més possible".

El president de l'Associació Espanyola de Companyies Aèries (AECA), Felipe Navío, es troba al front de l'organització pràcticament des que es va liberalitzar el sector aeri a Espanya. L'aparició d'alternatives al monopoli, que fins llavors representava Iberia, no ha portat res més que avantatges, segons Navío. Així i tot, reconeix un dels defectes del mercat que no tenia el monopoli: no es poden garantir els vols si no són rendibles, encara que tinguin una transcendència social. Al seu parer, encara hi ha fronteres a l'espai aeri, per això cal organitzar-lo aviat, per poder assolir el creixement constant que registra el transport per avió. A més, reivindica el foment del paper d'aeroport base que té Son Sant Joan i es defensa de les crítiques que fan els usuaris, per dir que les companyies no són monstres, sinó que ben al contrari, fan un gran esforç per poder mantenir un servei d'interès públic.

-La vaga dels pilots del Sepla i les seves conseqüències han tornat a ser notícia aquest estiu. En una empresa que abans era pública i que ara s'endinsa en el mercat privat, què pot passar amb tants de conflictes?

-Home, jo crec que la situació des de fa uns anys ha canviat d'una manera radical. Abans de la liberalització del transport aeri, al nostre país una vaga a Iberia era col·lapsar i parilitzar pràcticament el país. Avui en dia, una vaga a Iberia no suposa res més que una molèstia per als seus passatgers, els seus clients. I per suposat la ciutadania en general i els usuaris saben que hi ha altres alternatives. Prova d'això és que per fer front a la vaga del Sepla, la gent que volgué, en un cent per cent, pogué cercar altres alternatives a companyies aèries privades i canviar o modificar els seus vols i aquest va ser l'únic efecte de la vaga sobre l'usuari. Aquestes alternatives, que són les que jo represent, doncs, al principi de la liberalització, eren un parell de vols, però en aquests moments, pràcticament tots els aeroports espanyols estan units per vols regulars de companyies aèries totalment privades, i nosaltres comptabilitzam prop de 700 vols diaris, que es donen entre el conjunt de les nostres companyies. Per tant, alternatives n'hi ha, va bé al país que hi hagi competència, que hi hagi alternatives. Quant a les reivindicacions, ja ens hem manifestat anteriorment, nosaltres creiem que hi ha determi-

Autopistes del cel

Juanjo Sánchez



Felipe Navío Berzosa va néixer a l'any 1950 és casat i té un fill. Presideix l'Associació Espanyola de Companyies Aèries (AECA) des de fa uns anys, una organització amb seu a Palma que agrupa gairebé trenta empreses aèries, tant de línies regulars, companyies regionals, de càrrega, d'helicòpters i d'aerotaxis.

Enginyer superior aeronàutic per la Universitat Politècnica de Madrid, també és diplomat en comerç in-

ternacional. Va començar la seva activitat professional a la Direcció General d'Aviació Civil, i va arribar a ser sotsdirector general de transport aeri. Va desenvolupar la Direcció General Adjunta de la companyia Air Europa. Felipe Navío és membre, entre d'altres institucions, del Consejo Turístico de la CEOE, del Consell Assessor de Turisme de la Comunitat de les Illes Balears i del Observatorio Turístico de la Secretaría General de Turismo.

nats col·lectius que tenen uns interessos corporatius per damunt de tot, al marge dels interessos empresarials i dels interessos socials. En aviació hi ha dos col·lectius molt determinants, que són els pilots i els controladors, professionalment estan molt ben capacitats, però jo crec que és una desmesura aquesta permanent i tradicional reivindicació. Diuen els mitjans de comunicació que en els darrers vint anys han convocat devuit vegades. Per a un país com el nostre, eminentment turístic, on la imatge del negoci turístic ha de ser bona, positiva, perquè es consolidin les afluències de passatgers, aquestes vegades no van gens bé.

GARANTIR ELS VOLS

-Vostè creu que estan ben cobertes les comunicacions de Balears per via aèria?

-Home, jo que he de viatjar sovint, crec que sí que puc triar. Primer diferents operadors, la qual cosa significa que entre els mateixos operadors hi haurà competència, perquè basta que un competidor meu posi un servei millor, per obligar-me a millorar el meu servei. He de competir en horaris, és a dir, si el trànsit que genera Menorca per venir a Palma és un trànsit de negocis que requereix ser a primera hora del matí a Pal-

" A les empreses privades, que depenen dels seus comptes de resultats, que han de retre comptes davant els accionistes, que són els que hi arrisquen, no se'ls pot demanar més pel fet de ser a les Balears".

ma per atendre i fer les gestions, m'obliga a mi a lluitar pels slots, també en aquesta zona d'interès comercial. És a dir, jo crec que en aquests moments els serveis tenen alternatives, alternatives en horaris de demanda. Clar que és molt possible que a les 11 h del matí no tenguí moltes alternatives, però tampoc no ho justifica el trànsit. Però, si hem d'amentar alguna cosa, si hem d'arriscar alguna cosa, no ho deixem en mans del sector

privat només, de les companyies aèries.

Per què ens hem d'arriscar a perdre cents de milions de pessetes al cap de l'any per posar més serveis, si els avions no van plens? Si s'ha de fer alguna cosa que tenguí un abast social, que sigui d'interès general, per què el Govern de la Comunitat Autònoma no garanteix una ocupació a determinades franges horàries?

Per exemple, hi ha inversions a aeroports que sabem que han de ser deficitaris al llarg, pràcticament, de tota la nostra vida. Fa poc s'ha posat en marxa i ja és operatiu l'aeroport de La Gomera. L'aeroport de La Gomera a Canàries, jo que som jove, estic convençut que mai no el veuré rendible, perquè no hi ha volum de trànsit, per molt que es potenciï. Però, el Govern de Canàries i el Govern de l'Estat han decidit que té un interès social i estratègic el fet que hi hagi un aeroport a l'illa. Jo dic que els vols que surten de Menorca o d'Eivissa des de les 10 h del matí fins a les 12 h del matí serà molt difícil que siguin rendibles, perquè no hi ha demanda suficient per omplir l'avió. Però, si s'ha de garantir un interès estratègic, un interès general i un interès social, doncs que habilitin partides pressupostàries que garanteixin un mínim a les empreses perquè puguin arriscar-se entre tots i puguin facilitar més encara les comuni-

cacions. Som una comunitat autònoma on les grans companyies privades hi tenen la seva base, hi tenen el seu domicili social. Són companyies aèries mallorquines, però moltes vegades creiem, jo crec, que la Comunitat Autònoma viu un poc d'esquena al sector aeri. És a dir, jo observo que les nostres mateixes companyies aconseguirien acords de col·laboració per garantir ocupacions amb moltes de comunitats autònomes de la resta de l'Estat, com València, Santander, Andalusia o Madrid... hi ha moltes comunitats que fan convenis de col·laboració amb companyies aèries per garantir servei, i aquests acords a la nostra comunitat, on hauríem de tenir major empara, costa molt d'aconseguir-los.

COMPETÈNCIA

-Amb la privatització d'Iberia, quines garanties hi ha que en el futur quedin cobertes unes mínimes rutes a les Illes, per exemple entre Eivissa i Menorca amb Mallorca i entre Bilbao o València amb Mallorca?

-Amb una Iberia privatitzada o amb qualsevol companyia privada, si tanmateix no hi guanya doblers, serà molt difícil que hi hagi cap garantia. Però som a Europa, i a Europa es mouen pels mateixos circuits que ens movem la resta. Les garanties, si són per garantir mesures socials, les hauran de donar les institucions. Si hi ha l'oportunitat de guanyar doblers, la indústria s'encarregarà de posar totes les freqüències que es necessitin, però si no hi ha oportunitat de guanyar doblers, s'ha d'anar a concerts, com li plantejava al principi, i els concerts els haurà de pagar el presupost de l'Estat o de la comunitat autònoma. S'haurà de lluitar per aconseguir doblers per prendre mesures socials.

-Aquesta situació, no es converteix en una paradoxa si pensam que Mallorca està més ben comunicada amb qualsevol aeroport d'Alemanya que amb els d'Espanya?

-A mi això em sembla que és fer un poc de demagògia. Jo crec que si no hi hagués turisme, turisme pur, de venir aquí a prendre el sol, les companyies alemanyes no aguantarien aquests trànsits. Dit d'una altra manera, a un escenari on el turisme alemany es desviés a Grècia o a Turquia, per les raons que fossin, aquests vols desapareixerien, no ens enganyem. És a dir, les companyies alemanyes aprofiten el mínim econòmic que dona el turisme de vacances que ve aquí, que té cases o que els interessa venir a hotels, per posar unes places per a trànsits regulars, però això se sustenta,

L'entrevista amb el president d'AECA, Felipe Navío, fou realitzada abans dels atemptats terroristes contra els Estats Units del passat 11 de setembre, que han afectat de forma molt directa el sector aeri. A la conversa, Navío ja anticipava com els "monstres amb peu de fang" que són les companyies aèries tenen una situació econòmica fràgil donada la seva dependència de factors externs, com el combustible o les taxes, un fet que ha quedat comprovat amb la crisi de la suïssa Swissair, que ha repercutit en la belga Sabena, de la qual la primera n'és accionista. El fet que les "armes" emprades contra les torres bessones de Nova York i el Pentàgon fossin avions segrestats pels terroristes ha provocat el pànic entre els passatgers, la consegüent baixada de l'ocupació de les línies i la por entre les assegurances d'haver de cobrir uns costos fins ara impensables. Les conseqüències han estat diverses i fan que es pugui parlar d'una autèntica crisi d'un sector que, amb costos molt ajustats, enregistra els darrers anys pujades constants de les seves xifres de negoci. Un primer efecte ha estat la pujada de preus de companyies espanyoles com Iberia o Air Europa, d'entre 1.200 i 1.400 pessetes per tarifa. Una decisió que repercuteix especialment en els ciutadans illencs, per als quals el transport aeri és bàsic, i que ha provocat que el Govern demani un major descompte per als residents. Les administracions dels Estats Units, de diversos governs europeus, entre ells l'espanyol, i la mateixa Unió Europea, han anunciat ajudes per fer front a la situació, però això no ha evitat greus situacions com la ja esmentada de Swissair o l'holandesa KLM, que acomiadarà a 2.500 treballadors. Iberia, per la seva part, anuncia també una reducció de més de 2.000 llocs de feina, com a conseqüència de la baixada de la seva activitat en un 10%.

bàsicament, en una operació turística i econòmica.

-Després de la liberalització del sector aeri, s'ha arribat a un nivell real i suficient de competència entre les diferents companyies, hi ha competència real?

-Sí, i la prova la tenim al dia a dia. És a dir, és públic i notori que quan una companyia pren una acció comercial i crea tarifes especials, crea descomptes especials i ofertes, en poc temps veiem com la competència reacciona. Nosaltres veim que la competència és un mecanisme que fa que fins i tot el teu competidor posi les millors armes al mercat. En aquest cas, el nostre gran competidor és Iberia, i Iberia el que pretén és no perdre quota de mercat, i les nostres companyies el que pretenen és guanyar quota de mercat. Per això, el que hem de fer les companyies és oferir bons preus, bons serveis, perquè si no, no aconseguim captar el client. I jo crec que aquesta competència, que a Europa es dona, i que a Espanya també es comença a donar, és molt bona. Tenir una grandària de mercat domèstic amb quatre empreses que hi operen, Iberia, Air Nostrum, Spanair o Air Europa, és una bona dimensió de competència.

BITLLETS MÉS BARATS

-Quant al sector aeri a Espanya, i a Balears en particular, quin és el grau de salut que té al seu parer?

-Jo, en línies generals, he de qualificar-la, des del punt de vista dels interessos dels usuaris i dels consumidors, de francament bona. Avui en dia costa més barat volar que quan existia el monopoli. És a dir, han passat vuit anys i en vuit anys el que hem fet ha estat abaixar les tarifes a preu real. Per tant, per a l'usuari, des del punt de vista del preu, és una millora. Però, des del punt de vista del servei, abans tot passava per Madrid i per Barcelona, i avui en dia tens tots els enllaços transversals que et puguis imaginar. Palma està connectada pràcticament amb totes les grans capitals de província de la resta de la Península i, per tant, des del punt de vista dels enllaços, en tenim més, i pel que fa a les freqüències, en tenim moltes més. Mai no s'hagués pogut imaginar que en el transport interior, almenys en els moments actuals, hi hagués fins i tot reactors. O sigui, jo crec que des del punt de vista de la xarxa de transport aeri, les Illes Balears tenen uns bons enllaços. Una altra cosa és el cost que percep el ciutadà pel fet insular. A les empreses privades, que depenen dels seus comptes de resultats, que han de retre comptes davant els accio-



nistes, que són els que hi arrisquen, no se'ls pot demanar més pel fet de ser a les Balears. L'obligació de les companyies és donar bons serveis i tenir avions moderns equipats amb les darreres tecnologies.

Ara, si pel fet insular, als ciutadans que no poden tenir altres alternatives els resulta més car viatjar, això no és una responsabilitat de les companyies i és el Govern central o el Govern de les Illes Balears que hauran de cercar fórmules que alleugerin aquest encariment pel fet insular. Jo crec que hi ha bastants possibilitats, des d'augmentar els descomptes als residents, la rebaixa de l'IVA que tenen els viatgers en els enllaços entre illes o la disminució dels costos aeroportuaris. Crec que hi ha un conjunt de possibilitats perquè el transport aeri, a les Illes, de cara a l'usuari, al resident, no tenguin l'impacte econòmic que té.

-En aquest sentit, creu que seria bona idea declarar d'interès general, no tan sols els vols entre illes, sinó també els vols amb la Península?

-He de confessar que no ho veig gens clar, al contrari, crec que això donaria més rigidesa. Tenim l'experiència de Canàries, on el fet de declarar els vols d'interès general amb obligacions de servei públic no ha suposat cap millora en absolut. Jo som més partidari que a una zona com Balears, on hi ha diferents operadors, si es declara una obligació de servei públic i hi ha un sol operador caurem en els vicis del monopoli, és molt millor reduir l'impacte dels costos a partir d'altres mecanismes. Si el que volem és que hi hagi avions, competència i preus barats, nosaltres creiem que hi ha una altra sèrie de mesures que poden alleugerir aquest impacte econòmic. L'obligació de servei públic, inevitablement a llarg termini, adjudicaria a una sola empresa aquest servei, i ja hem tengut molts d'anys de monopoli com per tornar-hi una altra vegada.

-Vol dir que s'ha de deixar fer el mercat?

-Jo diria que sí, que la concurrència és bona. És a dir, es poden prendre mesures per no encarrir el transport, però s'han de mantenir distints operadors. De què ens queixam a Balears?, que són cars els vols?, és car el transport aeri? Doncs, si és car, vegem com el podem abaratir. Les empreses no poden baixar preus pel que li he dit, llavors qui ha d'actuar és el govern. Que es redueixi l'IVA, perquè a la part del bitllet que paga l'usuari hi ha una part de costos i una part d'IVA, en lloc de pagar l'IVA que hi ha del 7%, que paguin l'IVA del 3% o del 4%. I, a més, al bitllet que vostè

paga com a usuari, hi ha una part de taxes aeroportuàries. Per mor del fet insular, que es contempli una reducció de taxes per als residents per aquestes característiques d'insularitat. Escolti, però és que, a més, té vostè una subvenció, no a les mateixes companyies, sinó als mateixos viatgers, doncs que l'augmentin. Si el que volem és facilitar la comunicació i abaratir el cost, em sembla que hi ha mecanismes suficients per cercar una solució.

RACIONALITZAR L'ESPAI AERI

-Com es poden abaratir, encara més, els preus del transport per avió?

-Si em demana si els costos del transport aeri a Espanya són més cars que els que hi ha a la resta d'Europa, jo diria que no, que són més barats que la mitjana. El cost d'una hora de vol a Espanya és més barat que el cost d'una hora de vol a la resta d'Europa. Ara bé, el sistema té ineficàcies que encareixen els costos de les empreses. En primer lloc, l'espai aeri hauria de ser únic. Tenim molts de centres de control, que produeixen retards, que produeixen perturbacions, i que encareixen els costos. Hauríem de racionalitzar l'espai aeri europeu. Per exemple, les zones que estan reservades als trànsits militars per fer maniobres, l'Europa central n'és plena, i dificulten ara el pas dels avions civils. Això podria tenir un sentit després de la Segona Guerra Mundial, però ara no hi ha tensió. Si s'han de reservar zones per a avions militars, que es reservin, però que es posin a uns llocs que no molestin els trànsits civils i que no encareixin l'operació. Tanta atomització de centres de control produeix encariment dels costos, hem d'anar per aquest camí, és a dir, hem d'homologar-nos a Europa, però per millorar l'eficàcia.

-Vivim uns temps en què l'avió és cada vegada més acceptat com a mitjà de transport ràpid i creix el nombre de passatgers. Aquesta expansió, no es pot trobar amb la dificultat de la saturació de l'espai aeri?

-La indústria s'ha liberalitzat, però hem de tenir en compte que al sector del transport aeri tenim dos elements bàsics: per una banda hi ha els operadors, les companyies aèries, i per una altra banda les infraestructures. Hem vist que la indústria s'ha adaptat bastant bé a la liberalització i a la competència, però les infraestructures no. Les de terra continuen actuant en règim de monopoli i rigideses administratives importants i les que són a l'aire, que són la navegació, els centres de control, també tenen aquests tipus de problemes i dificultats. Nosaltres creiem que els polítics que són a les institucions comunitàries haurien de fixar-se aquest objectiu com a prioritat, per solucionar aquests problemes. A una Europa comunitària, una Europa amb més de 350 milions d'habitants, on s'utilitza l'avió d'una manera massiva, on els fluxos i els moviments a determinades èpoques de l'any, com és l'estiu, són de cents de milions de passatgers (és increïble la quantitat de moviments) hem de mobilitzar els polítics per lluitar. I això, què significa? Doncs miri, mentre que tinguem l'actual sistema, és com si hi hagués fronteres a l'aire. Sembla mentida, però a l'aire tenim fronteres. Els nostres serveis de navegació aèria, els nostres controladors, no volen amollar els seus privilegis, les seves històries, i volen que l'espai aeri espanyol sigui estanc, els francesos el mateix, els anglesos també el mateix. És a dir, hi ha aquí una espècie de nacionalisme d'estat que a l'únic que du és a encarir els costos i a aug-

mentar la ineficàcia. I per això, nosaltres diem que això ja no és possible, perquè no hi ha companyies aèries ni espanyoles, ni franceses ni alemanyes, som companyies aèries europees i la infraestructura de la navegació aèria ha de ser també europea.

MILLORAR L'EFICÀCIA

-Si el creixement del transport aeri ha de tenir el suport d'un augment de les infraestructures aeroportuàries, per què a Palma ja hi ha problemes a un aeroport que només té quatre anys?

-Sí, però jo el vull corregir. Nosaltres creiem que el trànsit ha d'augmentar, perquè augmenta la demanda, els passatgers. Si tenim passatgers, i cada vegada en tenim més, és perquè la ciutadania ho vol. Llavors, com podem fer front a aquest repte? Podem fer front a la de-

manda amb la solució més radical, que és dir, muntem més infraestructures, muntem un altre aeroport, per què no muntem un altre aeroport a Palma? I ja abans d'arribar a aquesta solució radical, nosaltres pensam que el que s'ha de millorar és l'eficàcia. Hem d'augmentar la capacitat de les nostres infraestructures tot millorant les tècniques. És a dir, a Palma devem estar ara entorn als setanta moviments a l'hora. A un aeroport com el de Palma, amb dues pistes paral·leles, es poden arribar a més de cent operacions a l'hora. No demanam que es doni una tercera pista. Nosaltres creiem que tenim una infraestructura que és suficient, que és adequada, i que el que hem de fer és millorar-ne el funcionament i l'eficàcia. Hem de ser capaços de fer servir els mecanismes operatius que hi ha per millorar l'eficàcia del que tenim i no haver d'augmentar la infraestructura. Llabor, jo crec que el pròxim repte que tenim a Europa, però en concret al nostre país, és que hem de ser més efectius amb les tècniques d'operació, tenim avions millor dotats cada vegada, per la qual cosa hem de millorar el camp de vol sense haver de fer cap ampliació, sinó amb l'optimització del que tenim.

SON SANT JOAN

-Per parlar de l'aeroport de Palma. Després de quatre anys, podem dir que els mallorquins ja han perdut la desconfiança a aquesta gran instal·lació?

-No ho sé, la veritat és que arquitectònicament, jo no som cap expert, però no ho sé... és una instal·lació que a un clima mediterrani crec que té massa formigó. Jo esperava una instal·lació més oberta, amb més llum, som al Mediterrani i el clima ho permet. Em fa la impressió que és massa mastodòntic des del punt de vista arquitectònic, però jo no som un expert i segurament hi haurà moltes més raons per alabar-lo. Les distàncies s'ha de reconèixer que són llargues. Als grans aeroports europeus les distàncies són llargues, però aquí estic veient que últimament, en un període de quatre anys, s'han posat solucions parcials per escurçar distàncies. Hi havia una cosa que ens cridava molt l'atenció, i a més vàrem ser bel·ligerants en aquest tema, era que no tenia sentit que un passatger que anés a Menorca

"A un aeroport com el de Palma hem de ser capaços de fer servir els mecanismes operatius que hi ha per millorar l'eficàcia del que tenim i no haver d'augmentar la infraestructura".



o a Eivissa tardés el mateix temps a recórrer l'aeroport per agafar l'avió que la durada del trajecte en si mateix. AENA ha pres la decisió de crear una terminal interilles, que pot escurçar, crec, les distàncies.

-Com funciona a l'aeroport de Son Sant Joan la seva característica de ser una instal·lació nodal, de pas per a molts de vols internacionals?

-No ho sé, els directius d'algunes companyies alemanyes, que són bons amics meus, em diuen que som excessivament crític quan dic que viatjar passant per Mallorca no sé quins avantatges pot aportar, possiblement perquè per a les companyies aèries espanyoles l'aeroport de Palma és un aeroport base, és la base d'operacions, d'aquí neix l'operació. Per a altres companyies pot ser un aeroport intermedi, però jo veig molt difícil que tenguim una entitat econòmica important l'operació d'enllaç. Jo crec que, per damunt de tot, Palma és un

lloc on es ve, no és de pas. O vén a passar unes vacances, o vén a fer un negoci, però no és de pas, i per tant em qued més amb la meua concepció que és un aeroport base. Hem de donar suport a aquest concepte d'aeroport base.

"La sobreocupació no sorgeix perquè una companyia diu que vol guanyar més doblers, sinó perquè hi ha passatgers, no tots, que abusen de les reserves de bitllets, que llavors no utilitzen".

Com és possible que l'aeroport de Palma, amb el nivell que té i el volum de trànsit que té, encara no trobi els suports suficients per iniciar el desenvolupament d'una indústria nova, d'un hangar de manteniment? Sabem que no és molt clar l'aspecte de la rendibilitat, almenys en la seva fase inicial, però bé, jo crec que crearà llocs de feina, crearà riquesa, no tendrem tant de monocultiu hotelier i suposarà noves alternatives. Cada vegada que la indústria aèria espanyola treu els seus avions per fer el manteniment fora és una partida econòmica important. Crec que aquí hauríem d'animar-nos entre tots i jugar a dotar aquest aeroport base de tots els serveis que té un aeroport com és el nostre. Ja no només seria el manteniment dels nostres avions, podríem captar trànsit d'altres avions del nord d'Àfrica o del sud d'Europa.

PASSATGERS FRONT COMPANYIES

-Si centram l'atenció en el passatger, es parla des de les organitzacions de consumidors de la seva indefensió en front dels "monstres" que es diu són les companyies aèries, sobretot per problemes com són retards o sobreventa de bitllets. Canviaran molt les relacions entre passatgers i companyies en el futur?

-Sí, nosaltres som els grans monstres..., però de què? Cada vegada que tenim una incidència ens costa milions de pessetes, el negoci aeri és arriscat, i l'has de tenir molt mesurat i molt dirigit per professionals experts. Per tant, la gent pensa que som monstres, però som monstres amb peus de fang. És a dir, tot està mesurat, tot està quantificat. Dels grans costos que té una companyia aèria, els dos més importants escapen al nostre control, en som aliens: el petroli i les taxes aeroportuàries. Una partida molt important, de prop del 20% dels costos d'una empresa, és el combustible. Hi ha una part molt important de la factura, que s'aproxima al 50%, que no podem governar, és rígida, ens la imposen. Llavors, podem actuar sobre l'altre 50%. És a dir, som sempre en mans de tercers. Llavors, vull dir-li que no som tan monstres com ens pinten, no és veritat, i després, no ho sé, potser estic massa ficat al món aeri, però en els dotze anys que fa que visc a Mallorca, jo mai no he vist una freqüència de vols de Palma a Madrid i de Palma a Barcelona com la d'ara, mai. Si això sembla un pont aeri! Després, hem parlat de preus, que són més barats que a l'època del monopoli, tenim molts de vols, tenim per triar a qualsevol hora del dia i més barat que abans, i sembla que el que ens crida l'atenció és si un dia hi ha sobreocupació o retard. És més notícia una actuació aïllada, una situació concreta, que un període de tres anys d'atributs positius. Jo comprenc que el senyor que se'n va a l'aeroport i té un retard, quan li posen un micròfon, aquest senyor brama. Ho entenc, però el que no entenc és la polèmica que es munta posteriorment. Hi ha una sèrie d'imponderables que ens són aliens. En la meua opinió, no aconseguim transmetre per què sorgeix la sobreocupació. La sobreocupació no sorgeix perquè un individu diu que vol guanyar més doblers fent sobreocupació. La sobreocupació sorgeix perquè hi ha passatgers, no tots, que abusen de les reserves de bitllets, que llavors no utilitzen. Si es posen a la venda només les places que té l'avió, volarà amb places desocupades. Si les mantenim desocupades perquè són reserves fictícies, al cap d'uns mesos, quan facem comptes, no ens sortiran i hauré d'apujar les tarifes. Les companyies posen un lot de places de més a la venda, no per guanyar més doblers, sinó perquè les reserves fictícies es compensin amb aquest excés d'oferta. La companyia aèria no és un monstre que maltracta el passatger, perquè quan hi ha aquest problema compensa el client. Ara, si ens han de posar multes amb quantia econòmica important, nosaltres sol·licitarem a les autoritats que cada vegada que l'usuari faci una reserva, que pagui un dipòsit, i si llavors no executa el viatge, perdi el dipòsit. Això és abusar?, abusar no. Per això, el sistema americà és molt flexible. Els usuaris americans accepten la sobreocupació per no encarir el transport aeri, però a més a més, ells ho han complementat amb una cosa anomenen la subhasta del passatger voluntari, que consisteix que la mateixa companyia compra la plaça més cara al passatger que ho vol i a més li regala un altre bitllet per a un vol posterior.

Un informe de l'Agència Europea de Medi Ambient diu que el transport és insostenible

GEA

L'informe TERM 2001, de l'AEMA, diu que el transport a la Unió Europea és cada vegada menys sostenible a efectes mediambientals i que l'avió, a pesar dels avanços tecnològics, continua sent el mitjà de menor eficiència energètica.

La pressió que el transport exerceix sobre el medi ambient no deixa d'incrementar-se, especialment l'ús de l'automòbil i del transport aeri, que creixen amb enorme rapidesa, malgrat els esforços dels polítics i del mateix sector per tenir més en consideració els problemes mediambientals. Així ho diu un nou informe de l'Agència Europea de Medi Ambient (AEMA) "TERM 2001: Indicadors de seguiment de la integració del transport i el medi ambient en la Unió Europea". De l'informe es desprèn que el transport a la UE és cada vegada menys sostenible a efectes mediambientals, la qual cosa du a afirmar a Domingo Jiménez-Beltrán, el director de l'Agència, que "resulta imperatiu seguir treballant darrere d'un sistema de transport més sostenible, i per això deuen redoblar-se els esforços per integrar les consideracions mediambientals en la política de transports".

CREIXEMENT ECONÒMIC I TRANSPORT

El transport contribueix a fer malbé el medi ambient i la salut humana amb l'emissió d'agents contaminants tòxics i gasos d'efecte hivernacle, la generació de residus, la contaminació acústica i la fragmentació del territori. En aquest sentit, l'informe adverteix que les tendències actuals s'allunyen dels objectius recentment marcats per les directrius comunitàries de dissociar el creixement econòmic i el del transport, i de retornar les quotes de mercat preses al ferrocarril, al transport marítim i al transport fluvial als nivells del 1998 per a l'any 2010. S'hi assenyalava així mateix que continua la tendència a recórrer cada vegada amb major freqüència a cotxes i avions, el que fa que el transport de passatgers i mercaderies creixi a un ritme més ràpid que l'economia en el

seu conjunt, amb el consegüent empitjorament de l'amenaça per a l'entorn i també per a la salut humana.

L'AEMA es fa ressò de diferents avanços tecnològics que han permès reduir l'emissió de gasos, com és la implantació de motors i combustible més eficients, és a dir, manco contaminant, però això no lleva l'abús que es fa del transport, sovint massa individualitzat. En qualsevol cas, el transport és el responsable del 24% de totes les emissions de diòxid de carboni (CO₂) de la Unió Europea, el principal gas d'efecte hivernacle, i aquestes emissions ja es van incrementar en un 15% entre el 1990 i el 1998. Aquest augment de l'ús d'energia i de les emissions de gasos comprometen el compliment dels objectius que la Unió es va imposar amb el Protocol de Kioto per lluitar contra el canvi climàtic.

FOMENTAR EL TRANSPORT PÚBLIC

A la cimera de caps d'estat i de governs de la UE celebrada el juny a Götterburg (Suècia) es va aprovar una resolució segons la qual el transport era una de les quatre àrees prioritàries per afavorir un desenvolupament sostenible. Això significava potenciar el transport col·lectiu, els ferrocarrils i la navegació. De moment, però, segons l'informe esmentat, la situació continua sent negativa, tal com s'assenyala a aquestes conclusions:

-El consum d'energia per part del

sector del transport s'ha incrementat en un 47% des del 1985, en comparació del 4,2% en els altres sectors econòmics.

-El nombre de cotxes que es desballesten a l'any en els quinze estats membres actuals de la Unió passarà d'11,3 milions el 1995 a 17 milions el 2015.

-La infraestructura necessària per a la xarxa de transports fragmenta cada vegada més el territori de la Unió. La longitud de la xarxa d'autopistes ha augmentat més del 70% des del 1980; la longitud de les línies ferroviàries convencionals i de les vies de navegació interiors, en canvi, ha disminuït entorn d'un 9%.

-El parc mòbil de la UE va créixer en un 64% entre el 1980 i el 1998, fins arribar als 451 vehicles per 1.000 habitants.

-Hom ha calculat que les despeses "externes" del transport (mals ecològics, accidents i congestió) constitueixen el 8% del PIB. Els turismes, els camions i els avions enregistren els costos més elevats per unitat de transport.

-Els índexs de mortalitat en el sector del transport disminueixen, però els accidents de circulació continuen segant 41.000 vides a l'any. El nombre de ferits és devers quaranta vegades major que el de morts, i disminueix a un ritme menor que aquest.

-Es calcula que més del 30% de la població està exposada a nivells de renou de trànsit que poden ser molestos o perjudicials per a la salut.



Per cinquena vegada s'ha publicat aquest recull de tendències socials i mediambientals que duen la firma del prestigiós Worldwatch Institut i que complementa "l'Estat del Món". Una visió que sobrepassa les anàlisis estrictament econòmiques i que en aquest cas reflecteix una situació clarament pessimista.

Signes Vitals 2001, el món no millora

GEA

Avui hi ha a la Terra més de sis mil milions d'habitants, quasi el doble que fa només cinquanta anys i la major part d'aquest augment pertany a l'anomenat Tercer Món. Igualment s'han multiplicat per quatre els habitants de les ciutats, mentre que l'economia mundial es multiplicava per set. Tanmateix, però, mil dos-cents milions de persones continuen vivint en la més profunda pobresa i mil cent no disposen encara d'aigua potable per beure. Hi ha fam, guerra i malalties socials. Les emissions de CO₂ posen en perill el medi ambient universal. "El nou segle ha començat amb una sèrie de sorpre-

ses (evidentment quan es publicava aquesta predicció no s'havia produït encara l'atemptat contra les Torres Bessones i el Pentàgon ni els Estats Units havien pres cap represàlia) moltes de les quals són desagradables. Però hi ha una cosa que és pràcticament certa: els pròxims cinquanta anys no es repetiran les tendències dels darrers temps. Senzillament, la Terra no ho podrà suportar".

Aquest és el missatge del president del Worldwatch Institute, Christopher Flavin i del director executiu del programa de les Nacions Unides per al Medi Ambient, Klaus Töpfer, que firmen el pròleg de *Signes Vitals 2001*, un resum de les tendències mediambientals més destacades de l'any, l'edició catalana dels quals s'ha publicat gràcies a "SA NOSTRA" i la Fundació Caixa de Sabadell.

Per al 2001, l'equip de *Signes Vitals* ha considerat com a més remarcables aquestes tendències:

- Tot i que la sida ha acaparat els titulars en els darrers anys, la malària continua sent una de les malalties més mortíferes del món, que cada any mata més d'un milió de persones.
- Dels 1.233 medicaments nous que varen arribar al mercat entre el 1975 i el 1997, només 13 eren destinats a lluitar contra les malalties tropicals, que són de les més mortals del món.
- El nombre de quilograms de blat necessaris per comprar un barril de pe-



trol i l'índex de bescanvi entre blat i petroli -va atènyer el rècord l'any 2000.

- Els Estats Units, que durant molt de temps van ser el major productor de llet del món, van ser superats per l'Índia el 1997.
- Amb 11.200 milions de dòlars en exportació, el cafè va segon, només darrere del petroli com a producte d'exportació del món en via de desenvolupament.
- L'any 2000, els agricultors varen incrementar la sembra de productes modificats genèticament en un 11%, un salt notable, però també una frenada dràstica des del 40% anual de creixement del període 1996-1999, cosa que indica que la preocupació pública per aquests productes pot afectar les decisions de sembra.

La Comissió Europea prepara un pla de turisme

GEA



El turisme també ha de ser sostenible.

Un pla de turisme fonamentat en criteris de sostenibilitat mediambiental, aquest és l'objectiu de la proposta presentada a la Comissió Europea en la conferència ministerial celebrada el passat estiu a Brussel·les. La intenció és incrementar la contribució del sector a l'economia dels països de la Unió, un sector que ocupa prop de nou milions de treballadors i que representa un 5,5% de tot producte interior brut europeu.

El Tractat de Maastricht ja esmentava el turisme com un dels eixos de desenvolupament, però no establia cap directriu. A Brussel·les, la CE no només

ha presentat noves idees, sinó un criteri clarament mediambiental. "Les noves aportacions -es diu en un informe previ- no només han de tenir en compte el balanç econòmic, sinó que també s'han de fer amb la intenció de potenciar la sostenibilitat del turisme.

Durant la conferència, el comissari d'Empresa i Societat de la Informació, Erkki Likanen, va presentar els resultats de devuit mesos de treball coordinats entre la CE, els estats membres i la indústria turística: ajuda a l'intercanvi i difusió de les noves tecnologies de la informació, millora de les tècniques de la indústria turística mitjançant programes de formació continuada, millora de la qualitat dels productes turístics, foment de la protecció del medi ambient i el desenvolupament sostenible en el sector turístic i gestió de l'impacte i ús de les tecnologies de la informació i la comunicació en aquest àmbit.

Conclusions de les I Jornades Tècniques Balears 2015: la gestió de l'aigua

Al límit de les nostres possibilitats

GEA

La conclusió és clara: som al límit de les nostres possibilitats, però, com assenyala el director de Balears 2015, Antoni Riera, abans d'administrar la píndola de la solució cal examinar més a fons la malaltia. Malgrat els avanços assolits en els darrers anys encara ens manca molta d'informació. Aquest és el plantejament d'Alfonso Gracia, assessor del Departament de Medi Ambient del Consell Insular de Menorca qui –durant la cloenda de les jornades– no s'explicava com "tan aviat abandonem la sala, puguem conèixer la temperatura mitjana a diferents punts de les Illes o el volum de precipitacions, però que no sapiguem mai quanta d'aigua hem consumit un dia com avui, de quina qualitat l'hem consumida o que avui, a mitjans del 2001, encara no se sàpiga el consum d'aigua de l'any passat".



Pàgina web de Balears 2015.

D'altra banda, durant les jornades celebrades el passat mes de juny es constata el fracàs de les administracions a l'hora de preveure les demandes d'aigua i l'evidència d'un descens en el nivell anual de precipitacions, mentre que creix la població i el consum per persona. Una solució és, pot ser, dessalar, però, com ja s'afirmà en el fòrum anterior, aquesta és una manera de canviar d'ubicació el problema, per traslladar-lo al subministra-

ment elèctric, amb tot allò que comporta de dependència exterior.

SOSTENIBILITAT

Com resumí Riera: "La cruïlla és ara, com a tot arreu, continuar dominats per la inèrcia de les velles polítiques d'oferta o optar per la nova cultura de l'aigua, com deia la consellera de Medi Ambient, una nova cultura de l'aigua basada en una gestió econòmica i efi-

cient de la demanda, per assolir la sostenibilitat". En aquest sentit, les conclusions de les jornades recullen que "si deixam que les tendències actuals es projectin indefinidament mancarà l'aigua, però les tendències no són una destinació. La sostenibilitat depèn de la capacitat de contravenir aquestes tendències, i aquests dies hem après que és perfectament viable garantir un subministrament d'aigua de qualitat assequible a tots els usos amb la reducció, a la vegada, de la pressió sobre els nostres recursos subterranis.

UNA NOVA CULTURA

Les jornades es varen fer ressò de diferents experiències, tant a Calvià com a Catalunya, amb mesures de gestió que inclouen una fiscalitat que afavoreixi l'adopció de mesures estalviadores i, en definitiva, una bona gestió dels recursos hídrics. En definitiva, de la necessitat de noves polítiques fonamentades, precisament, en una "nova cultura de l'aigua". "Un programa intel·ligent de gestió de la demanda d'aigua i d'ordenació territorial -especificà Antoni Riera- amb sentit comú ambiental per reintroduir la vella cultura de l'aprofitament de la pluja, amb cisternes i aljubs, però sense deixar de banda una nova normativa, les tarifes, les taxes, les bonificacions, els mercats, les subvencions, que han de ser eines per recuperar el sentit del lligam i compromís de la gent amb el lloc on viu i amb la gent que hi viu".

"Ens cal -sentencià- una nova cultura de l'aigua, el que vol dir, gairebé, un nou projecte de país.

Proposen un banc d'aigua per a les Balears

GEA

Impulsar la creació d'un banc d'aigua a les Illes Balears que permeti la transferència de recursos hídrics en moments d'escassetat és una de les solucions proposades a les jornades tècniques Balears 2015 sobre gestió de l'aigua. Aquesta solució possibilita la transferència d'aigua entre sectors, com per exemple d'agricultors a hotelers o d'aquests a consumidors domèstics, en moments de sequera extrema, una transferència que, en qualsevol cas, es faria d'acord amb la negociació entre els sectors. La mesura seria absolutament nova per a la nostra comunitat, si bé hi ha precedents a altres indrets com Califòrnia i, més a prop, a algunes comunitats de regants de Múrcia.

L'agricultura ecològica estalvia aigua

GEA

Les jornades "L'aigua i l'agricultura, gestió ecològica d'un recurs crític" celebrades a Can Tàpera varen evidenciar la urgència d'estalviar aigua sense comprometre el futur agrari. Els conreus ecològics són una oportunitat, però cal generalitzar les bones pràctiques de regadiu. El conseller, Mateu Morro, es comprometé al manteniment dels actuals regadius, tot i que se n'ha de millorar la gestió.

El conseller d'Agricultura va dir durant la presentació de les jornades sobre aigua organitzades per la Societat Espanyola d'Agricultura Ecològica, "SA NOSTRA" i la mateixa conselleria, que totes i cadascuna de les 17.300 hectàrees de regadiu que hi ha a les Balears són irrenunciables, ja que només representen un 10% de la superfície agrària i, en canvi, el 76% de tota la renda. No obstant això se n'ha de millorar la gestió i per això hi ha el compromís firmat entre les administracions central i autonòmica per invertir, d'aquí al 2008, 5.000 milions de pesetes, 30.000 euros.

ESTALVI I REAPROFITAMENT

El conseller també afegí que els actuals regadius són molt eficients si els comparem amb la major part d'explotacions situades a l'àrea mediterrània. Si més no, com afirmà un dels ponents

de les jornades –el geòleg Damià Pelló– la pagesia illenca només utilitza la meitat dels recursos hídrics de l'arxipèlag, mentre que en un territori on el sector agrari fos equilibrat respecte dels altres, la proporció seria d'un 75% al seu favor. A partir d'aquí, per tant, s'imposa un debat social per consensuar possibles transvasaments de cabals i per invertir en el reaprofitament de les aigües depurades.

En qualsevol cas, durant les jornades s'ha evidenciat que l'agricultura ecològica és capaç d'estalviar fins al 50% d'aigua, a més de servir de filtre per evitar la contaminació, tant del sòl com dels aqüífers. L'exemple és vàlid encara que les explotacions ecològiques –tot i haver experimentant un creixement espectacular, per passar de les 34 explotacions de fa cinc anys a les 169 que existeixen actualment– continui sent minoritari.

ACTUACIONS DE LA CONSELLERIA

Respecte de la situació dels regadius de les Balears, la conselleria va fer conèixer un document en el qual fonamentava les seves actuacions en aquests eixos bàsics.

- L'agricultura de regadiu és 16 vegades més productiva que l'agricultura de secà, de manera que el manteniment d'aquest tipus d'agricultura és un objectiu prioritari.
- L'ús que es fa dels recursos hídrics en el sector agrícola és absolutament responsable. L'agricultor no fa servir més aigua de la que necessita.
- L'aigua és un recurs limitat i, per tant, és necessari fomentar actuacions adreçades a optimitzar la gestió i planificació del seu ús.
- La necessitat d'optimitzar l'ús dels recursos hídrics és absolutament compatible amb el manteniment de l'agricultura de regadiu.

A partir d'aquestes premisses bàsiques, totes les actuacions de reg que dugui a terme la Conselleria d'Agricultura s'han d'orientar a la consecució dels objectius següents:

- a) Substitució de mètodes de reg poc selectius per altres més localitzats i eficients allà on les zones i els cultius ho permetin.
- b) Modernització i millora dels sistemes de reg ja existents.
- c) Impuls de les estructures de regadiu col·lectives que permetin ajuntar les captacions i optimitzar l'ús de l'aigua mitjançant la construcció de basses de recepció i xarxes de distribució.
- d) Increment dels recursos hídrics disponibles i de la superfície agrària regada mitjançant l'augment de l'ús d'aigües depurades o regenerades.



Substituir l'agricultura convencional per l'ecològica estalvia aigua.

Programa d'activitats educatives. Curs 2001-2002

"SA NOSTRA" aposta per una cultura dels valors

El Programa d'activitats educatives "SA NOSTRA" curs 2001/2002 vol que la formació integral de l'individu, fonamental per viure en una societat plural, arribi als joves i petits d'avui i per això ha presentant un programa multidisciplinar que enguany inclou activitats de caire cultural i per al coneixement del patrimoni (Llengües, Universos en perill, Els anys elèctrics. 100 anys d'electricitat a Mallorca, i el Retable de sant Jordi de Pere Nisard) que s'afegeixen a l'oferta d'edicions anteriors.

d'electricitat a Mallorca, una exposició que s'ha muntat a Can Beia (Alaró) amb motiu del primer centenari de l'arribada a l'illa de l'electricitat i que estarà oberta fins al maig del 2002.

També com a novetat es presenta l'exposició sobre diversitat lingüística, cultural i biològica: *Llengües, universos en perill*, que tindrà lloc a Palma el març del 2002, quan ja s'hagi vist a Menorca, i que també es durà a Eivissa. *Llengües, universos en perill* alerta sobre la pèrdua que suposa la desaparició de les llengües al món tant que són l'expressió de la diversitat i constitueixen part del patrimoni mundial.

Per la seva banda, sa Canova i el Museu



El programa, que va ser inaugurat pel conseller de Cultura del Govern de les Illes Balears, s'adreça a escolars i educadors i inclou un ampli ventall de possibilitats que es desenvolupen a Can Tàpera, sa Canova, el Museu Balear de Ciències Naturals i el Jardí Botànic de Sóller, la Trapa i l'Observatori Astronòmic de Mallorca.

Al llarg de tot el curs escolar hi ha diferents activitats a les quals els centres escolars poden inscriure's i que compten amb el suport de material didàctic i visites guiades per monitors. Així mateix per aquest curs s'han incorporat noves propostes entre les quals destaquen *Els anys elèctrics. 100 anys*

Balear de Ciències Naturals ofereixen activitats relacionades amb la natura, amb la premissa que conèixer-la és estimar-la i una passa prèvia a qualsevol mena de conservació. A més de les activitats adreçades a escolars dels diferents cicles, "SA NOSTRA" ha editat material didàctic de suport multimèdia que posa a disposició dels centres escolars.

D'altra banda també s'han programat diversos seminaris i curssets inclosos en el programa VINCLES que tenen l'objectiu d'educar per la integració i la igualtat d'oportunitats i que són adreçats a educadors, tant professors com monitors i estudiants universitaris.

El premi "SA NOSTRA" d'investigació serà per a un treball sobre la immigració

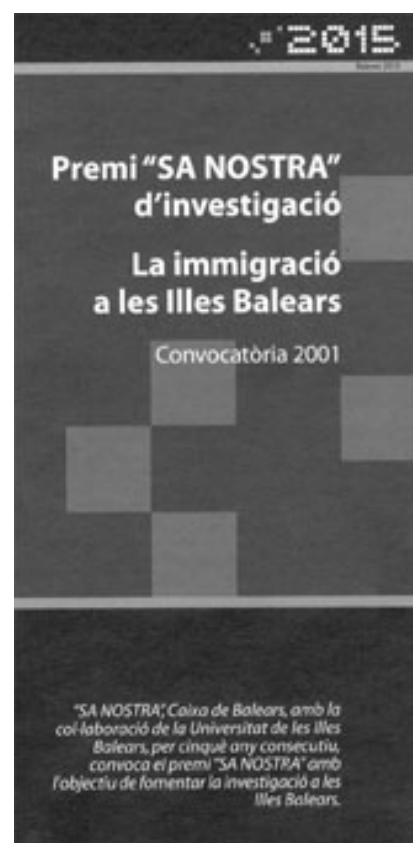
Gea

"SA NOSTRA" i la UIB han decidit dedicar el premi d'investigació d'enguany a un tema sobre "la immigració a les Illes Balears" que, tal com subratlla el director de l'Obra Social i Cultural, Andreu Ramis, obceix a què aquest és un fenomen social d'abast mundial però que a les Illes Balears té unes característiques pròpies.

El premi, de cinc milions de pessetes, permetrà analitzar la situació actual quan les Balears, amb 78.504 persones estrangeres, té un dels índexs més alts d'immigració de tota la Unió Europea, un 9,3%, només superat per Luxemburg i Suïssa.

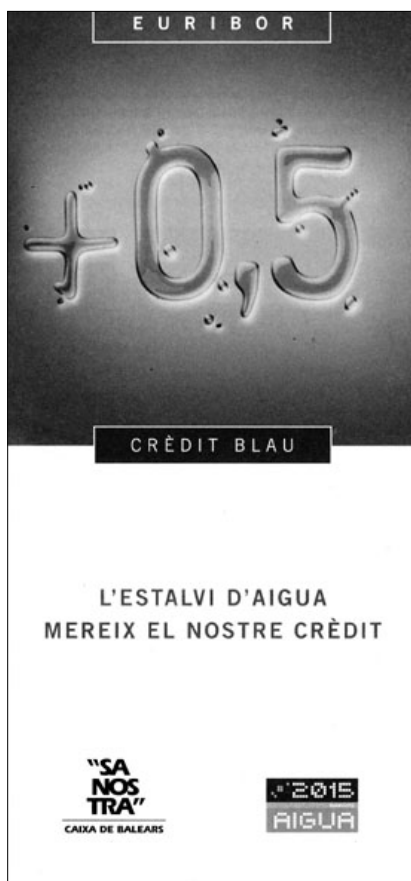
Bona part d'aquests immigrants provenen de països no comunitaris, que són els que pateixen situacions més greus de marginació, explotació i exclusió social.

El termini de presentació dels projectes acaba el 30 de novembre.



“Crèdit Blau”, un producte de “SA NOSTRA” per ajudar a estalviar aigua

GEA



El Crèdit Blau és un préstec a baix interès que s'emmarca dins de la iniciativa “Balears 2015: l'aigua i la seva gestió, perspectives de futur” amb la qual “SA NOSTRA” es compromet amb l'estalvi i la conservació d'un recurs tan bàsic per a les Illes Balears com és l'aigua. Aquests préstecs es podran destinar tant a llars familiars (electrodomèstic de baix consum, equips d'estalvi, comptadors individuals, construcció d'aljubs o cisternes, zones enjardinades amb criteris de xerojardineria, etc.) i empreses (reg per degoteig, sistemes d'estalvi industrial, reductors o limitadors de cabal).

El tipus d'interès serà l'euribor més mig punt amb revisió semestral i un termini màxim de cancel·lació de sis anys. El límit de l'operació és de 6.010 euros per a les famílies i tres milions d'euros per a les empreses.

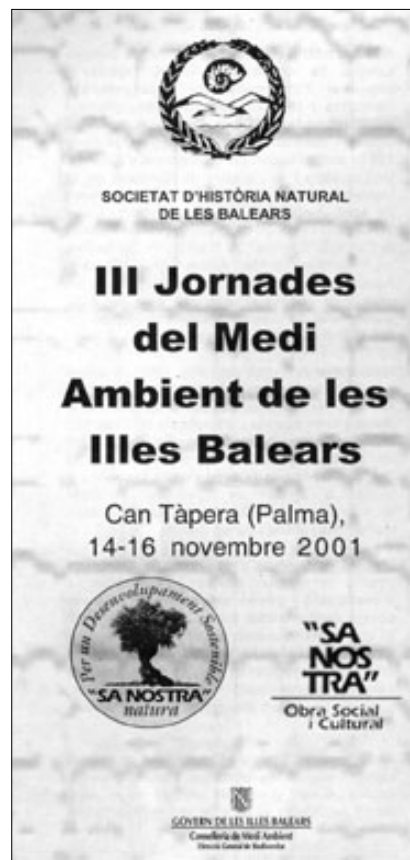
III Jornades del Medi Ambient de les Illes Balears

Organitzades per la Societat d'Història Natural de les Balears i “SA NOSTRA” se celebren els dies 14-16 de novembre a Can Tàpera

“Les Jornades -així ho han expressat els seus organitzadors- pretenen que investigadors i gestors d'àmbits diferents coneguin el que fa gent d'altres camps, aparentment distants dels seus, però en un àmbit geogràfic comú: les Illes Balears”.

Les jornades s'ha estructurat en vuit sessions temàtiques (ciències de la terra, fauna, flora, ecologia terrestre, ecologia marina, educació ambiental, gestió ambiental i espais naturals) i una taula rodona final.

Les Jornades de Medi Ambient tengueren lloc per darrera vegada l'any 1990 i de llavors ençà no s'havien pogut convocar. La situació de les illes ha canviat molt pel que fa a la conservació del medi i també ho ha fet la percepció que se'n té, per això, amb aquestes terceres jornades es pretén no només recollir les troballes i investigacions naturalístiques d'aquests darrers anys, sinó també incorporar el món de la gestió del medi ambient.



Un camí cap a la sostenibilitat

GEA

“Societat i sostenibilitat és una nova contribució de la col·lecció *Papers de Medi Ambient* de “SA NOSTRA” per entendre la realitat de les Illes Balears i prendre decisions cap a un futur que es vol més harmònic. La sostenibilitat és un concepte que ha de considerar tant els aspectes mediambientals com els socials i els econòmics i, segons es desprèn d'aquesta publicació, no sembla ser aquest el camí que ha encetat la nostra societat.

La publicació recull un cicle de conferències celebrat a Can Tàpera durant els mesos d'octubre a desembre del 1999. Ecologistes, sociòlegs i economistes de prestigi varen reflexionar sobre la interrelació existent entre societat i medi ambient. Rafael Grasa parlà de la pobresa dins d'un context de sostenibilitat vista des de l'òptica de l'ecodesenvolupament. Josep Puig i Boix parlà dels trets econòmics actuals en relació al medi ambient. Salvador Rueda

centrà la seva intervenció en els diferents models urbans, José Manuel Naredo insistí en l'economia i la sostenibilitat, Josep David Tàbara en la participació ciutadana i, finalment, Antoni Estevan reflexionà sobre la petjada ecològica del turisme.



Portada de la publicació.

Illa petita

Cap a ponent sa Dragonera emergeix com un drac mig adormit que suràs vigilant. Durant segles l'illa d'Andratx va romandre silenciosa i un tant misteriosa, ja que poc se'n sap de la presència humana en època antiga, encara que del període talaiòtic en destaquen restes d'estructura i de ceràmica que indiquen que hi hagué un establiment.

De l'època romana en resta una necròpolis descoberta el 1958 i a més a sa Dragonera s'han localitzat dipòsits submarins d'àmfores i algunes naus romanes, que indiquen que les Balears eren llocs de pas freqüent en els itineraris marítims, tant romans com islàmics. La cova del Moro, per mor del seu llac d'aigua dolça, va ser visitada durant molts de segles per navegants per "fer aiguada".

Amb la conquesta catalana, va passar a ser domini del bisbe de Barcelona, el qual obtenia de l'illa joves falcons per a la pràctica de la caça i els guanys que li deixaven els naufragis. La falconeria va ser una activitat molt important a sa Dragonera durant l'edat mitjana ja que els falcons pelegrins de sa Dragonera foren molt preuats a tota la Mediterrània nord occidental per les seves aptituds com a caçadors.

Altres activitats que històricament s'han desenvolupat a sa Dragonera han estat la treta d'orxella (*Rocella phycopsis*), un líquen que creix sobre les roques dels penya-segats que té propietats curatives i que era aprofitat sobretot com a tint de color púrpura.

Les cròniques del segle XIV parlen també de la treta de garballons de sa Dragonera, que eren utilitzats per a cistelleria, activitats que no s'interrompé fins entrat el segle XX, quan la població ja era molt malmesa i a punt de desaparèixer.

TALAIA DE L'ECOLOGISME

A sa Dragonera s'hi construïren dues talaies, una al cim de na Pòpia -que fou substituïda el 1850 pel far que cons-

truïren presidiaris custodiats per soldats- i l'altra que encara es conserva al cap de Llebeig. Aviat el far de na Pòpia es mostrà insuficient i se n'hagueren de construir dos més a principis del segle XX, però sa Dragonera als nostres dies és coneguda com a la talaia de l'ecologisme.

L'altra història de sa Dragonera ens parla dels contrabandistes de la zona d'Andratx, ja que fins als anys trenta l'illa fou un bon amagatall per al transbordament de les partides de licor i de tabac procedent del Marroc, però aquesta història és passada.

En els darrers dos segles, de sa Dra-

El 1995 el Govern de les Illes Balears va decretar el Parc Natural, que inclou també les illes del Pantaleu i la Mitjana, que gestionen conjuntament ambdues institucions.

Avui el Parc Natural de sa Dragonera és un lloc excel·lent per a l'observació de la naturalesa i per a la realització de excursions. No fa falta dir que per a accedir-hi s'han de respectar totes les normes que exigeix la presència humana a qualsevol espai protegit, a qualsevol espai natural. El parc està classificat en àrees d'accés i ús públic i àrees d'accés restringit. Les àrees d'accés i ús públic són el port, les edifica-



gonera n'han estat propietaris la família Villalonga, Joan March Ordines, Joan Flexas Pujol, PAMESA i finalment del Consell de Mallorca, que la comprà el 1988, per lliurar-la definitivament de la febre urbanitzadora després d'una forta pressió popular per part de grups ecologistes, partits progressistes i entitats ciutadanes que protagonitzaren els episodis més controvertits de la història més recent d'aquesta illa.

Després d'una complicada història administrativa i judicial, els plans van ser anul·lats i, el Consell de Mallorca se'n va fer càrrec amb la compra de la propietat.

cions obertes al públic, els camins als fars i les zones de domini públic marí-timoterrestre de cala Llebeig, cala Cucó i cala Lledó (el Port), així com l'accés i la zona de la torre de Llebeig, i els miradors. Les àrees d'accés restringit són tota la resta, inclosos l'illot del Pantaleu i l'illa Mitjana i les cavitats càrstiques de sa Dragonera.

Els particulars poden obtenir l'autorització per visitar l'illa directament al Parc, i quan es tracta de grups s'han de dirigir prèviament al Servei de Medi Ambient del Consell de Mallorca, que en nom de l'autoritat del Parc, acordarà per escrit els permisos requerits.



PARC NATURAL

Sa Dragonera



GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria de Medi Ambient



Consell de Mallorca

Medi Ambient

Superfície:

278 quilòmetres quadrats.

Declaració:

Sa Dragonera, l'illot del Pantaleu i l'illa Mitjana varen ser declarats Parc Natural pel Decret 7/1995, de 26 de gener, d'acord amb els articles 13 i 21 de la Llei 4/1989, de 27 de març de conservació d'espais naturals i de la flora i fauna silvestre.

Autoritat de gestió:

Un cop declarat el parc, les tasques de gestió es varen assumir entre el Consell de Mallorca i el Govern de les Illes Balears que formen l'autoritat del parc. Posteriorment es formà la Junta Rectora del Parc, que és l'encarregada d'assessorar les autoritats del Parc en temes de gestió. Aquesta Junta està formada per membres del CIM, representants de les diverses conselleries del Govern, l'Ajuntament d'Andratx, la Universitat de les Illes Balears, un expert en temes de conservació i un representant de les associacions balears de conservació, el seu secretari és el director i conservador del Parc.

Distincions nacionals i internacionals:

Declaració de Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA), (79/409/CEE). Per la seva abundància i per la presència d'espècies d'interès sa Dragonera forma també part del sistema NATURA 2000 de la Comunitat Europea.

Hàbitats més importants:

Les dimensions de l'illa, les seves característiques topogràfiques i la influència marina fan que es doni una riquesa específica global molt important, encara que els botànics en destaquen el baix nivell d'organització de les diferents comunitats.

Les comunitats més representatives que podem trobar a sa Dragonera són, de la costa cap a l'interior, en primer lloc una vegetació litoral a les zones rocoses, i un petit bosquet de ribera a les proximitats de Cala Lledó, amb els característics tamarell i el salat blanc.

La garriga d'ullastres amb olivera és la comunitat més representada arreu de l'illa i també la garriga de romaní i xiprell, tot i que la comunitat que forma amb el xiprell, el pi, l'albada, l'herba de Sant Ponç i altres no està gaire desenvolupada a sa Dragonera per mor de l'erosió. El pinar existent és bàsicament de repoblació.

Quant a la vegetació de peu de penyal i balnes és molt localitzada amb espècies endèmiques com la *Sibthorpia africana*, la junça de penyal i l'allet d'en Bolós (*Gimnèsies*). Mentre que l'anomenada vegetació fissurícola es veu afluïda per la topografia abrupta de sa Dragonera.

Altres comunitats representatives són la vegetació anual de clarianes amb plantes que rebroten cada any i la vegetació de ruderal de secà a la zona des Tancat i al camí que du des del Lledó fins a la zona enfront dels Calafats. Per últim hi trobam espècies que necessiten aportacions importants de nitrogen a la vorera dels camins i a les zones on són freqüents les colònies d'aus marines.

Espècies més importants:

Vegetació: Saladina, socarrell, tamarell i salat blanc. Ginesta borda, ullastre i estepa joana.

Dins la garriga de romaní i xiprell hi trobam pi, albada i herba de Sant Ponç, i podem veure també diferents orquídies, com la mosca grossa (*Barlia robertiana*) i la mosca d'ase (*Ophrys apifera*).

Trobam també la junça de penyal, l'allet d'en Bolós (gimnèsies)

A les parets i penya-segats: morelleta, malcoratge o tem bord. A les zones més ombrívols: violeta de penyal, la maçanella i el peu de milà de penyal.



Fauna: Sargantana gimnèsica (*Podarcis lifordi*), dragó comú (*Tarentola mauritanica*) Cargols terrestres i endèmics (*Xeroplexa frater* i *iberullus*) Petit crustaci (*Typhlocirolana moraguessi*).

Gran varietat d'ocells marins i rapinyaires: gavina roja (*Larus audouinii*) corb marí (*Phalacrocorax aristotelis*) i nidifica la baldritxa (*Puffinus yelkouan* ssp. *mauritanicus*), el virot (*Calonectris diomedea*) i l'escateret, mes conegut com a noneta (*Hydrobates pelagicus*). Quant a rapinyaires actualment hi crien el xoriguer, el falcó marí, el falcó pelegrí i el mussol. El falco marí és l'emblema viu de sa Dragonera, es tracta d'un dels pocs falcons colonials del món.

Mamífers: Els mamífers autòctons de terra estan representats per quatre espècies de ratapinyada: l'orelluda (*Plecotus austriacus*), la petita muntanya (*Hysugo savii*), la de coa llarga (*Tadarida teriotirs*), i la de cap gros (*Miniopterus schreibersi*).

La resta de mamífers han estat introduïts per l'home. Rata (*Rattus rattus*) que ha proliferat fins al punt de trastocar l'equilibri biològic. Conills i eriçons.

Serveis i direccions d'interès:

Parc Natural de sa Dragonera. Tel. 971 18 06 32
Conselleria de Medi Ambient. Tel. 971 17 68 00
Consell de Mallorca. Servei de Medi Ambient.
Tel. 971 17 37 31/03

Horari d'obertura del Parc:

De 9 a 16h. a l'hivern. De 9 a 17h. a l'estiu
(des de l'1 d'abril al 30 de setembre)



"SA
NOSTRA"

Obra Social
i Cultural